

記叙の外である。

前記の借款要項を一言にして評すれば随分大それたものと云ふの外はない。要するに滿洲を金縛りに縛り上げて一切の事業と利益とを壟斷せん計畫である。機會均等などは飽までも踏み付けにした遣口である。日露兩國が現に有する總ての利益を出抜かうと云ふのである。日露の觀察點よりすれば正しく臥榻の側他人の鼾睡を容るゝもの否寧ろ其臥榻より蹴落されんとするものである。六月末に至つて日露兩國が本問題に關して意見の交換を開始したのは全く無理のない所と云はねばならぬ。

日米の關係は一九〇七年の學童問題より延いて移民問題に移り、一時頗る世界の危懼を惹起したが當の相手たる日本が飽までも謙虛抑損の態度を取つた爲め實際に於ては何等危懼すべき切迫の場合に至らなかつた。されど從來日米間に存じたる隔意なき親善の感情心からの親友として相許すと云ふ情趣は爲めに幾分の損傷を被つて何處とはなしに他所々々し

くなり、他人行儀となり、約言すれば外交的になつたに違ひない。遺憾とも残念とも夫れは致方の無い所である。さりとて米國の黃紙一輩が常に云する如く、日米戰爭を夢想する如きは日本人の思ひも及ばざる所で、黒木大將の謂ゆる「亞米利加之戰爭は御免だ」と云ふのが、只一の例外もなき日本人の信念である。太平洋上の經濟的競争に於ては、日本貧なりと雖も、をめぐめ米國に引を取らうとは思はぬが、此希望の強烈なるだけ、米國との阻隔は御免を被りたい。戰爭は尙更御免を被りたい。理性よりも感情に強き日本人が談米國に渉る毎に出來得る限り平靜に、坦懐に、一毫の誤解をも避けん、と勉強する態度は、總ての新聞紙の一致の論調に依つても、米人に買つて貰ひ度い所である。一九〇八年の米艦隊周航の如き、日本に對する示威とさへ云はれたにも拘らず、我上下の歡迎如何に誠意を極めたか、心ある米人の明に看取した通りである。此記念すべき時機に於て、兩國元首の間、安應酬最も感懃を極めたことも普ねく人の知る所である。米國に對する

日本の傾倒が此くも盛んなるに當つて極東問題に關する日米覺書の交換は、縦し覺書それ自身に於ては別に創意の點なきにもせよ頗る双方の意を安んせしむるに足るものが有つた。夫より僅々一年の後突如として滿洲鐵道中立の提議を見んとは、日本人にとつて實に意料の外と云ふより外はない。日露戦争に依つて定められた滿洲の事態が此くも根柢より破壊せらるゝことが、果して現狀維持の宣言に合するで有らうか。國際の謂ゆるステタスクオなるものは、さうも勝手極まるものであらうか。更に四國借款に就て之を見るも、如何にかして日露の勢力を驅逐し、若くは中和せんとするらしき形跡歴然たるものがある。米國の此かる態度に對しては、流石の日本人とても一種の反感を起さず居られようか。當時國論の沸騰したる誠、にありと云はねばならぬ。此くして日米の厚誼日に薄れ行かんとするは、日本の將來に取つて實に重大なる問題である。米國憂へずとも、吾人は深憂なき能はざるものである。幸に米國の政情一變したる今日以

後吾人は兩國の交誼が漸を以て舊に復し、兄弟の交を爲すに君子の誼を以てし、各々其畛域を守りて相犯さざらんことを只一圖に希望する者である。

(五) 不開放不均等

日本は口にくそ門戸開放機會均等を標榜するが、滿洲に於ける實際の施設行動は大に其宣言と違ふ、油斷のならぬ遺口だとの非難が、滿洲經營の初期以來、動もすれば一部外人の間に喧傳された。法庫門鐵道問題の起つた時、英國一部の社會は、門戸不開放の惡名を日本に負はせ、其政府に對しても日英同盟に依つて國民の利益を疎外するものと罵るに至つた。滿鐵の運賃率が大連に寛くして營口に辛きは、不當の競争に依つて營口を押潰さうと云ふのだから、營口の立場より見れば、一種の門戸閉鎖であるとの議論さへも行はれた。殊に日本が外國人に向つて均等の機會を許容せぬ、日本人

にのみ特惠を與へて、滿洲の商業を壟斷せんと企んで居るとの非難に至つては、最も熾んに外國人の間に喧々せられた。彼等の命名する所に依れば、之を日本の不均等政策とも、差別政策とも云ふさうである。官憲も、滿鐵も、甚しきは在大連の支那海關すらも、税關長以下其吏員の殆んど皆日本人たるが爲めに、機會均等の法衣を着て差別政策の悪行を敢てする腥坊主と見えたりし。

其最も顯著なる一例はクラウド事件である。ストレート君の後を受け、米國總領事代理として奉天に在勤したクラウド君なるものが、一九〇九年本國政府に送つた報告の一節に、鉅額の日本貨物は無税のまま租借地より滿洲内地に移入せられつゝありとの事實を指摘した。何故コンな亂暴な結論になるかと云へば、一九〇八年の大連港輸入額は千七百二十一萬餘兩なるに、其内鐵道に依つて奥地に移入された分は僅に四百六十四萬餘兩に過ぎぬ。即ち差引千二百五十七萬餘兩は租借地内に於て消費されたこと

になる。然るに租借地内の人口は一萬有餘の日本人を併せて四十萬人に足らぬ位だから、夫れでは消費が餘りに多すぎる。他なし、日本人が脱税を企て、私に奥地に送込むからである。大連の海關は清國に屬するとは云へ、其役人は總て日本人であるから、夫れ位の悪事は手心次第でもなく出ると云ふのだ。成るほど總領事君は統計の數字を讀むに於て極めて忍耐強き人と見ゆるが、何故一步を進めて數字の代表する内容の研究にまで其賞賛すべき忍耐力を及さなかつたか。我々は先づ其成心を疑はんと欲するものである。クラウド君の亂暴なる批評に對する辯解は下に抄譯する立花税關長の報告に盡きて居ると信するから、今敢て贅するの必要はあるまい。兎も角も一九〇八年は日本の滿洲經營が大跳歩を示した時代で、大連の輸入は主として夫等諸興業の材料から成立つた。租借地内に於ける一千二百萬兩の消費は餘りに大なるが如きも、大連の市街が夫れに依つて建設せられ、一切の文明的設備の材料鐵道用品の大部分まで其内に含

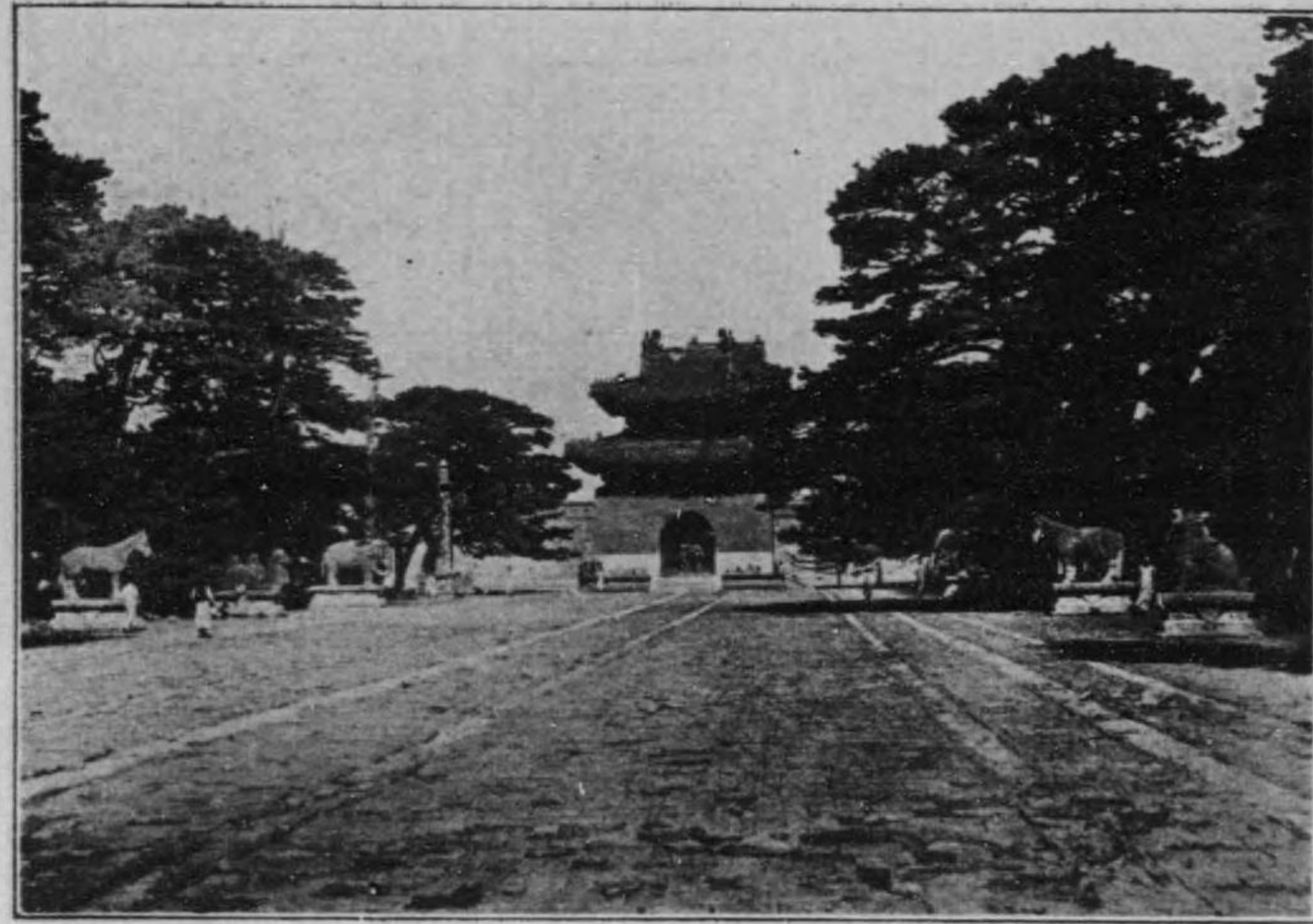
ば奥地移入額が大連の總輸入額よりも卻つて鉅額なる場合もある。クラ
 ウド君の論法によれば、此事實は如何に説明せらるゝであらうか。例へば
 卷煙草の奥地移入が大連港の總輸入よりも多大なる場合ありとせよ、差引
 の不足は前年來の持越在荷を以て補足した者と見るの外はあるまい。時
 に停滞し時に疏通するは商賣の常で、何も怪むを須るぬ。クラウド君の抗
 議は奥地移入が少な過ぎると云ふのだから、一寸最もらしくも聞ゆるが、夫
 れと同一筆法で、多すぎた場合を論じようとする、直に行詰らざるを得ぬ。
 一九〇九年の大連貿易統計によれば、煙草、綿、絲、燐寸など、皆此例に嵌つて居
 る。即ち前年の輸入が多すぎて市中在荷となつて居たことを明示するもの
 である。只だ一年の統計を取つて大勢の判断を下すとは事實に於て此上
 もなく危険である。但し此等の統計も數字も盡く大連海關の日本人が作
 成したのだから、頭から信用を置かぬと云へば、夫れは最早議論の外で、勝手
 になさいと云ふ迄である。加之税關事務の取扱上日本人と外國人とを區

まるゝを思へば、何も怪むに足らぬ。現に材料輸入の一段落を劃した一
 九〇九年以後に於て大連輸入貿易の趣向は一轉化を示すに至つた。即ち
 同年の奥地移入は九百五十萬兩、租借地内消費四百七十萬兩、一九一〇年に
 は奥地移入一千一百萬兩、租借地内消費八百萬兩、一九一一年には奥地移入
 千六百萬兩、租借地内消費九百六十萬兩といふ數字を示して居る。即ちク
 ラウド君の指摘した一九〇八年は全くアブノーマルの時代と見るべきで
 ある。之を以て常軌と考ふるのが既に誤である。之に依つて日本の政策
 を疑ひ、支那海關の公平までも疑ふに至つては、言語道斷の沙汰と云ふの外
 はない。
 且つ夫れ凡ての商賣は右から左に貨物を轉々するとは限らぬ。特に大
 連の如く急に發達しつゝある市場に於ては、其在荷の漸次に増加するが當
 然の成行である。即ち租借地内消費と呼ぶるゝもの必ずしも個人の手に
 渡つて消耗せらるゝとは限らぬ。論より證據、箇々の品目に就て調査すれ

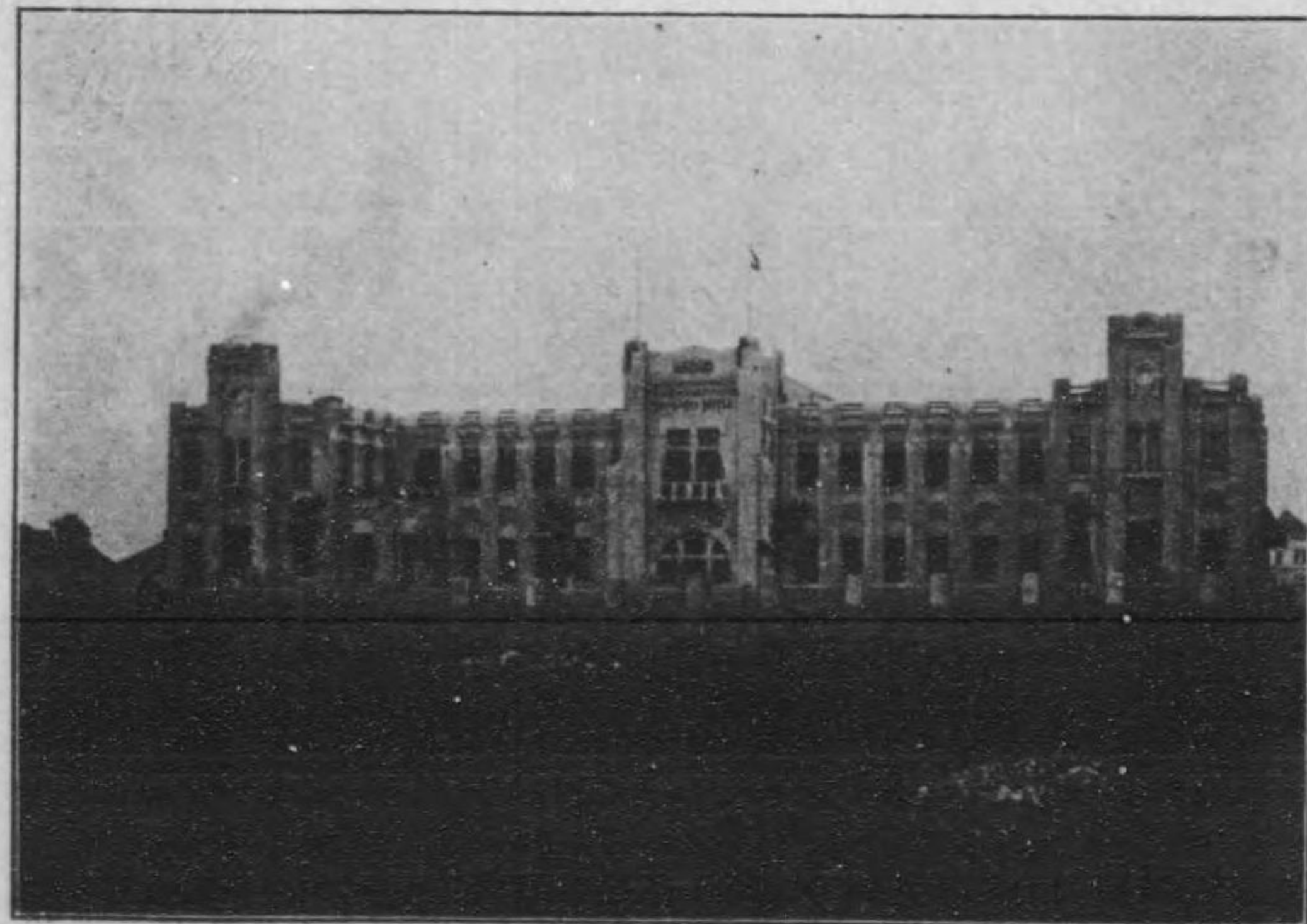
別し、日本人に限つて脱税を見通すと云ふ如きとは實際に於て到底出来べきことではない。今此に立花大連税關長の説明を借用するのは、只だ日本人たる讀者の爲めに此方面の事情を悉さん爲めである。

大連海關は一九〇七年三月三十日日本公使と總稅務司との間に締結せられたる大連海關設置に關する取極に依りて設立せられ、同年七月一日より事務を開始せり。而して關東都督の名を以て同年六月二十六日公布せられたる海關規則は其範を膠州灣の海關規則に取れるものとす。大連海關は本關の外大連に四箇所の監視所を置く。埠頭貨物停車場旅客停車場及戎克波止場即ち是なり。又租借地内に於ては旅順に支署を普蘭店金州貔子窩に出張所を置き、茲に注意すべきは租借地全部を舉げて謂ゆる自由地區たることにして、従つて僅少の除外例の外一切の貨物は輸入申告書の作成に何等の制限なく、大連に荷揚するを得べく、該商品が租借地外に仕向けらるゝものなることを告知する場合に限り海關

は輸入申請書の提出、商品の検査、インヴォイスのチエッキング等を強行するを得べし。此の如く海關が輸入申告書を受け付けるのみにて、貨物の内容を一々之に引合せざる結果として、輸入貿易品の數量價額等に付精密の數字を擧ぐるとは事實不可能にして、即ち大連の貿易統計は輸入に就ては只だ大體を示すに過ぎざるなり。扱て輸入税を支拂ひ更に滿洲内地に移入する趣申請するものあれば海關吏は直に包装に捺印し、貨物の種類に依りては通關の證として附箋を爲し、此捺印若くは附箋あるものに非ざれば、鐵道員に於て之を貨車に積込むを得ざる旨豫て其上より命令を受け居れり。従つて稅關吏の配置なき租借地内停車場より輸送品を積込まん爲め往々電話を以て吏員の特派を求め來るとあり。尙此外に巡回監視員を置き、租借地境界外第二の停車場たる瓦房店に至る各驛を巡察して萬一の違法を防止せしめたるが、最近に至りて尙一層の嚴重を期せん爲め貨車に封印を爲し、普蘭店出張所に於て更に右封印を



奉 天 北 陵

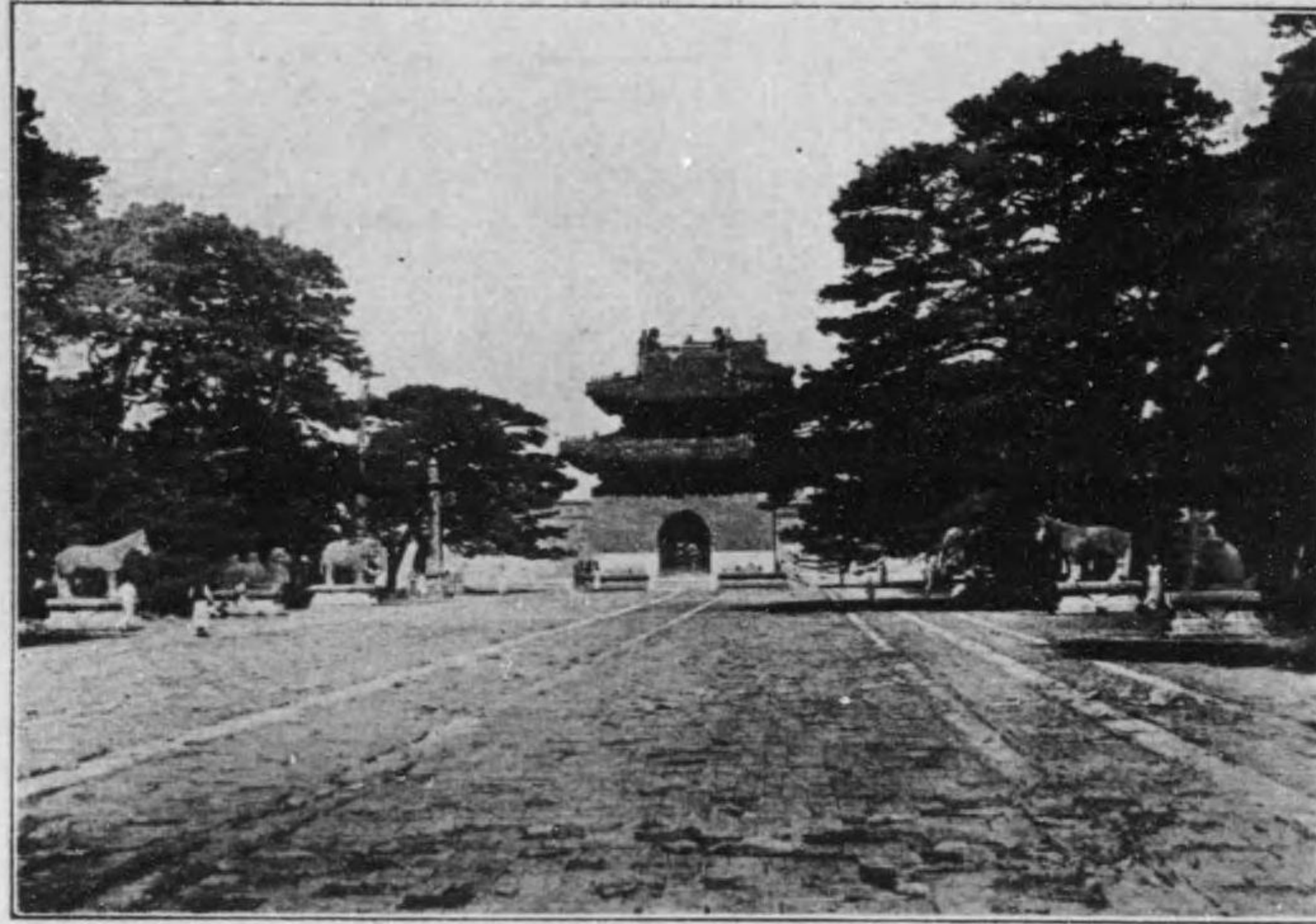


長 春 マ ヤ ホ テ ル

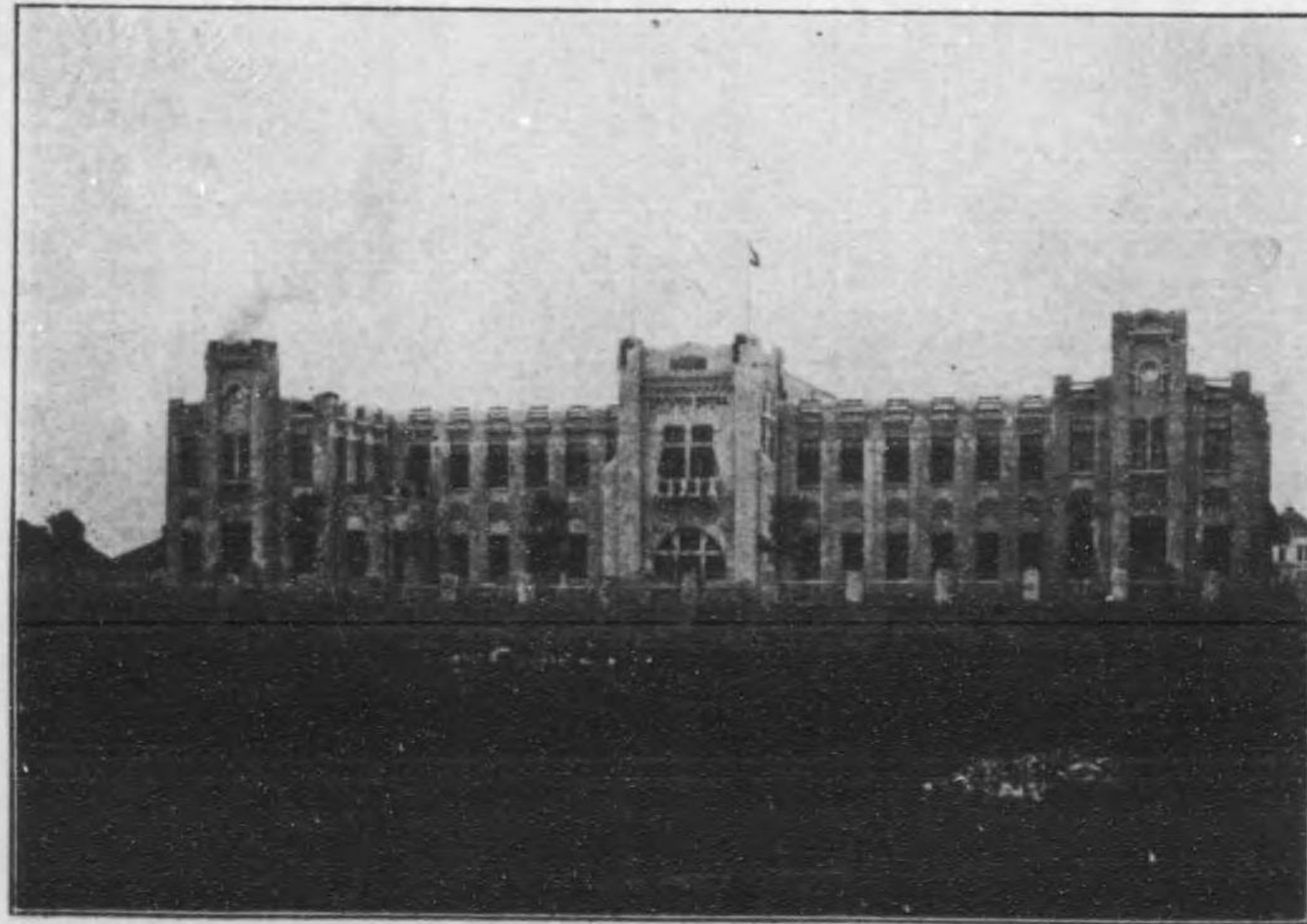
滿 洲

検査することなせり。又租借地内の生産物又はこれを原料とする製造品を滿洲内地に移入するときは税關假規則に基き輸入者の選擇に依り外國貨物としての改正關稅率を賦課するか若くは何等の課税を爲さず。但し後者の場合に於て其貨物は清國生産品として仕向地及び其途上各種の課税を免れざるべし。次に滿洲内地の原料に依れる租借地内の製造品を滿洲内地に移入する場合には清國貨物の再輸入と同一の取扱を爲し同一の諸種課税に服すべきものとす。(中略)

大連の輸入總額と鐵道便に依りて大連より滿洲内地に移入せらるゝ額との差餘りに過大なるを換言すれば租借地内の僅少なる人口に比して其消費の餘りに大なるやに見ゆる原因に就ては先づ大連の發達及び該市内に於ける新事業の廣大なる進歩を擧げざる可からず。今一二の例を示せば一九〇八年南滿鐵道會社は瓦斯工場及電氣鐵道の事業に著手し、電燈事業其他の規模を擴張し、又小野田セメント會社も分工場の建



陵北天本



ルテホトマヤ春長

洲

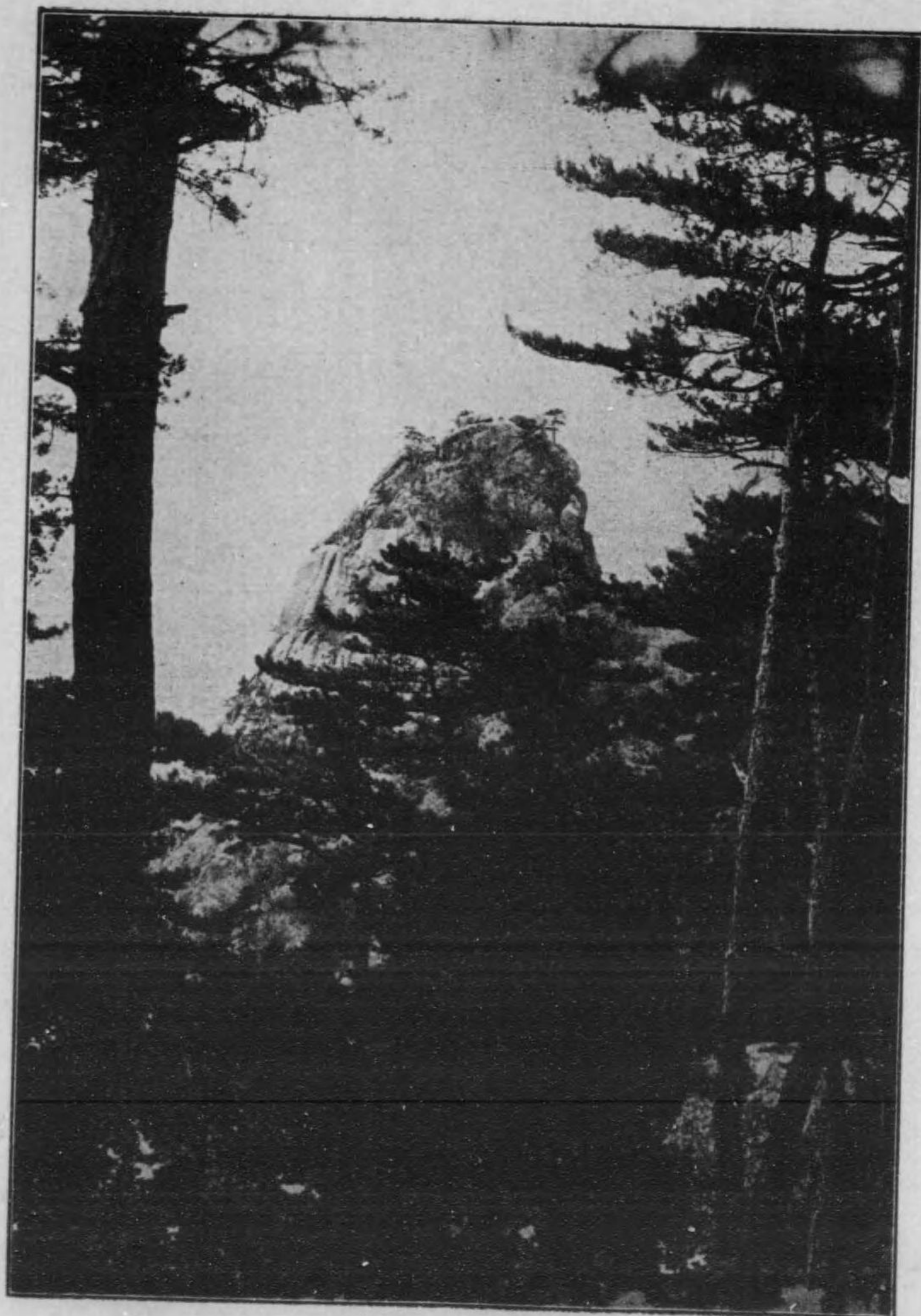
滿

検査することなせり。又租借地内の生産物又はこれを原料とする製造品を滿洲内地に移入するときは税關假規則に基き輸入者の選擇に依り外國貨物としての改正關稅率を賦課するか若くは何等の課税を爲さず。但し後者の場合に於て其貨物は清國生産品として仕向地及び其途上各種の課税を免れざるべし。次に滿洲内地の原料に依れる租借地内の製造品を滿洲内地に移入する場合には清國貨物の再輸入と同一の取扱を爲し同一の諸種課税に服すべきものとす。(中略)

大連の輸入總額と鐵道便に依りて大連より滿洲内地に移入せらるゝ額との差餘りに過大なるを換言すれば租借地内の僅少なる人口に比して其消費の餘りに大なるやに見ゆる原因に就ては先づ大連の發達及び該市内に於ける新事業の廣大なる進歩を擧げざる可からず。今一二の例を示せば一九〇八年南滿鐵道會社は瓦斯工場及電氣鐵道の事業に著手し電燈事業其他の規模を擴張し又小野田セメント會社も分工場の建

設に著手せり。同年中滿鐵會社が租借地内の軌條機械器具及車輛(但し車輛は租借地外に互る全線を運行するものなれども滿洲内地移入品の類別中に加るを得ず)に對し支出せる高は實に金一千五百四十七萬六千八百十二圓の鉅額に上り、小野田セメント會社が同年中分工場の建築材料及び諸種の機械を輸入したる額は、大連に於て購入したるものを除きて、尙金五十八萬三千一百圓に上る。其他橫濱正金銀行の推算に依れば一九〇八年租借地内に消費せられたる建築材料のみにても實に金六百四十萬一千圓に上り、而して同年に於る租借地内の消費は大連港全輸入額の七割二分六厘に當ると云へり。然るに一九〇九年に於ては上記各事業は引續き進捗せりと雖も、其所要材料は大抵前年中に輸入を終れるを以て、總輸入額と滿洲内地移入額との差は前年よりも著しく減少したり。(一九〇九年海關報告)

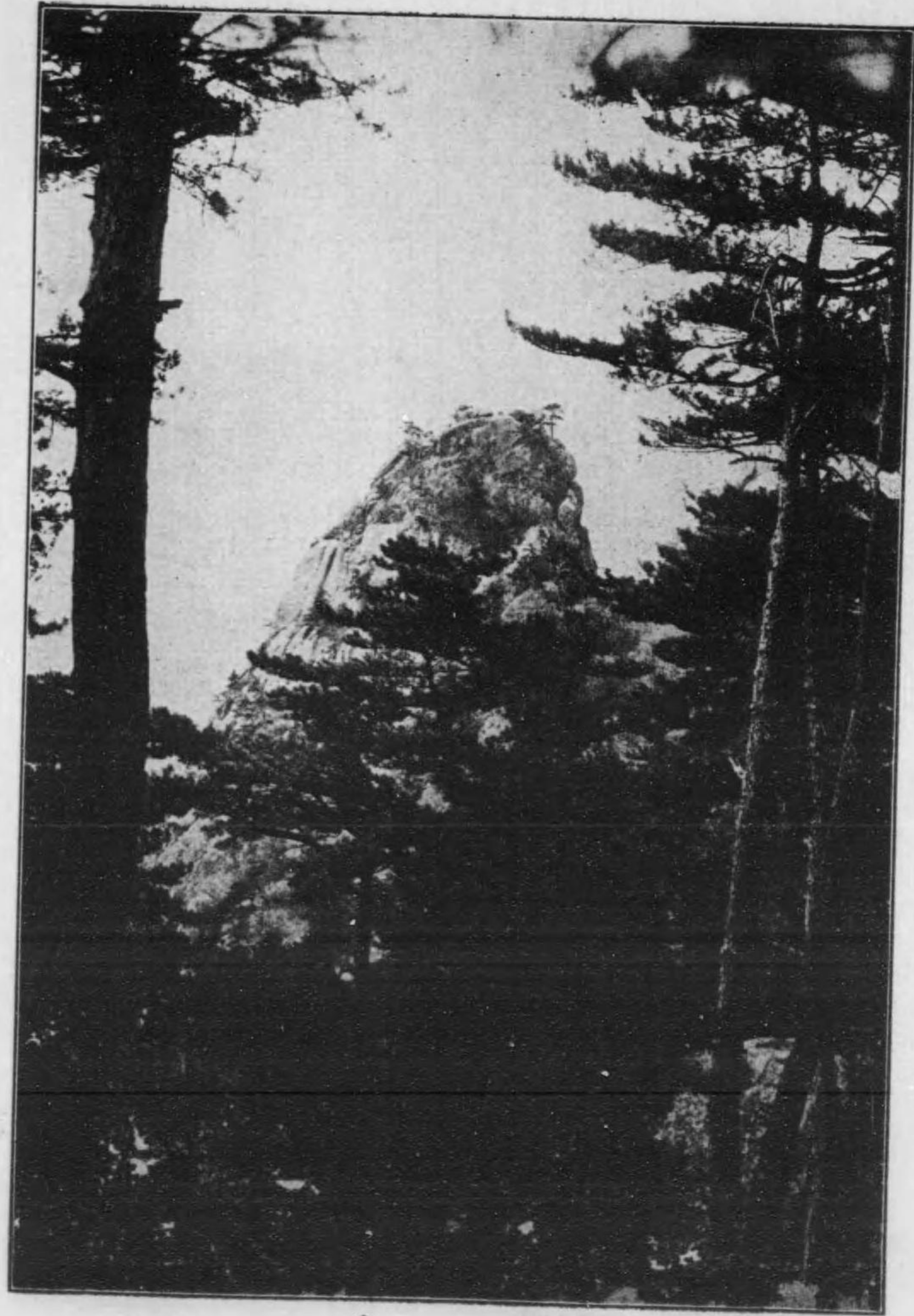
大連現在の關稅制度は上記の如く範を膠州灣に採つたものであるが、其



山 千

設に著手せり。同年中滿鐵會社が租借地内の軌條機械器具及車輛(但し車輛は租借地外に互る全線を運行するものなれども滿洲内地移入品の類別中に加るを得ず)に對し支出せる高は實に金一千五百四十七萬六千八百十二圓の鉅額に上り、小野田セメント會社が同年中分工場の建築材料及び諸種の機械を輸入したる額は、大連に於て購入したるものを除きて、尙金五十八萬三千一百圓に上る。其他橫濱正金銀行の推算に依れば一九〇八年租借地内に消費せられたる建築材料のみにても實に金六百四十萬一千圓に上り、而して同年に於る租借地内の消費は大連港全輸入額の七割二分六厘に當ると云へり。然るに一九〇九年に於ては上記各事業は引續き進捗せりと雖も、其所要材料は大抵前年中に輸入を終れるを以て、總輸入額と滿洲内地移入額との差は前年よりも著しく減少したり。(一九〇九年海關報告)

大連現在の關稅制度は上記の如く範を膠州灣に採つたものであるが、其



山 千

膠州灣は夙に自由制度を撤廢した。又露清國境には鐵道線路の兩端即ち滿州里とボクラニーナヤ(綏芬河)とに税關が置かるゝと、誰も知る通りである。此に於て米國某記者の如きは、日本は膠州灣の制度に倣つて一切の輸入品に支那關稅率を適用し自由制度を撤廢するか、若くは露清國境の例に依り、租借地と支那領との境界即ち普蘭店に税關を置き、大連海關を撤廢すべしと論じたこともある。その第一案は自由制度の存廢に關する重大の問題で、日本として到底首肯し難き所である。第二案は専ら關稅徵收の手段方法に關するだけ問題の性質はすつと軽くはなるが、然し支那は果して普蘭店の一線を國境と認むるだけの雅量の有するであらうか。夫れが一の疑問。又第二には此くして普蘭店に關門を設くるの結果が鐵道の輸送上將た商業取引上、何れだけの煩雜を惹起すべきかが疑問である。境を接する兩國間の關稅は如何なる場合にも困難には相違ないが高が遼東地帯の若干里さへ取締り得ぬとは思はれぬ。現在の關稅制度が根本の改革を

必要とする程度にまで徵收上の破綻を示しつゝ、ありとは吾々の何としても信じ得ざる所である。

一九〇九年の日清滿洲協約第四條即ち滿鐵本線及安奉沿線の鐵務に關する取極に就て米國は抗議を持出すとか風説せられたが、例のクレイン事件の爲めに問題の氣先を折られた。日本政府は後に至つて右取極は南滿の鐵業に對する日本の獨占權を豫想したものでない。若しも外國人が此地方に於て鐵區を所有する場合があつたとしても、日本は決して之を妨ぐるの意思なき旨を表明して、外界の疑團を解くの勞に服するに至つた。其他外國人の非難攻撃は随分細々しいとまで互つて、繼子根性を發揮するから、誠に始末に終へぬ。例へば滿鐵會社が大貨主に運賃割戻をした時代に、外國人等は其恩恵に與らぬと云つて、機會不均等論を擔出したこともある。然かも實際に於ては外國人だから、之に與らぬと云ふのではない。規定の數量だけ貨物を托送せぬ限りは、日本人とても割戻を貰へぬに極まつた話

人の利益は随分根強く満洲に植ゑられた譯である。日本が獨力を以て經營した満洲ではない。従つて又私せんと欲して私するを得ざる満洲である。政治上の特殊なる地位こそは斷然他の窺察を許さぬが商業上の機會均等は決して之と相容れぬものでない。外來の視察者が一種の聯想から、政治上の特殊なる地位と商業上の自由競争とを混淆して、彼此門違ひの評論を試むるに至つては、日本の迷惑も亦實に甚しいと云はざるを得ぬ。今や日本は滿洲貿易界の巨擘として確然たる商權を握有するに至つたが、距離其他自然の形勢に於て、將た又貿易業者の努力に於て、日本と比肩し得るものが果して何處に在らう。日本は此武器と此努力とに依つて、今日の結果を收めたのである。媚嫉の悪言は全く御免を被りたい。

(六) 日露の接近

だ。或は又横濱正金銀行が綿布綿絲の滿洲輸入に對し、日本商人の組合に特殊の便利を與ふるは怪しからぬとの論も起つた。然し正金銀行が國家の優渥なる保護に浴するの日本貿易の發展に資せんが爲め、外國人の機嫌をのみ伺つても居られまい。實際に於ては外國人なればとて日本人輸入業者と同一の條件を具へたら、銀行は同一の便利を提供したかと思ふ。曾て滿洲に來遊したる倫敦タイムスのポーター君は、人若し滿洲に於ける日本人の開放均等政策を疑ふならば、來つて彼の壯麗なる外國式ホテルを見よ。外國人を排斥せんが爲めに彼のホテルを設備したものとすれば、夫れこそ天下の矛盾だと云つた。如何にも滿鐵の設備は之を日本人の眼より見れば、餘りに外國人本位に過ぐると評したい位で、一部日本人が夙にそんな感じを持つて居るとも、争はれぬ事實である。其滿鐵が外國人に對して不利益なる偏頗主義を取ると云ふが如きは誤解も亦甚しい。日本の滿洲經營少くとも滿鐵の經營が主として外國の資本に依れる限り、外國

ポーツマス條約を一時の休戰條約と見るものは日本にも有つたが露西亞には特に多かつた。ノウオエウレミアの如きさへ矢張りそんな風の觀察であつたから況んや宮廷の頑物軍隊の猪連の間に復讐戰の意圖鬱勃たりしは云ふ迄もない。然し戰爭の容易ならぬことを飽までも経験した兩國は戰後第一の事務として先づ以て十分に休息することを必要とした。流石の露露兩國も此生理的要求には敵はぬ。而して心忪の較々落付くと共に智慧も働けば分別も付く事になつて見ると今更復讐戰でもあるまい。兩國再戰のこと談何んぞ容易ならんやと云ふことに氣が付かざるを得ない。特に日本に取つては戰後の現狀を維持することが既に一塵の大役である。縦しや講和條約には不満足でも大なる露西亞と戰ふと交番を焼打すると勝手が違ふ位のことには能く判つて居る。かくて兩國の意思が同じ平面に落著いた時相互の間自から意思の了解あるべきは自然の成行である。而して此了解の結果互に現狀を尊重して相犯すまいとの意思に一致

したのも是れ亦當然の發展であらう。一九〇七年の露露協約は最も能く當時に於ける露露兩國の外交的心理狀態を説明するものである。夫れが自然の契合であると同時に、双方の遠慮ある政治家が頻りに促進を計つた功を没してはならぬ。日本に於ては伊藤公露西亞に於てはイズウオルスキー氏の如きが此傾向を助長するに努めた苦心は、蓋し尋常以上で有つたらう。露露兩國は一九〇五年以來或は戰役の善後の爲め或はポーツマス條約に基き特定の事件の細目を定むる等の爲め幾多の交渉を重ねたが其初期に於ては多少しつくりと行かぬ傾もあつた。特に露西亞としては戰後の不愉快なる新地位を自覺する毎に、一種中心の苦痛を免れなかつたに相違ない。夫れが梅一輪一輪づゝの暖かさで終に今日の親和に至つた其發落を考へると時代の推移と政治家の苦心とを眼前に髣髴するの感がある。

然しシテの傍にはワキが要る。滿洲に於て同一の地位に立てる露露

國が大に相親和するは當然の成行とは云ひながら、日露それ自身の接觸だ
けでは、或は容易に此まで開展しなかつたかも知れぬ。然らばワキ師は誰
ぞと云へば、一には清國、二には米國である。戦後の滿洲に對して最も不愉
快を感じたものは無論清國で、夫れが交るゝ日露の何れかに突掛る毎に、
他の一方も何等か痛痒を感じざるを得ない。人の身の上即ち我身の上で
あるからには、日露兩國が共通の利益を防護する爲め、自然相接近するの
不思議はあるまい。若し夫れ一九〇九年以後に於ける米國の滿洲出現に
至つては、其效驗最も著しきものがあつた。滿洲鐵道中立提議の如き根本
共通の問題が提起せられた場合兩國の意思が自然に融合一致すべきは、云
ふまでもない所である。謂ゆるノックス提議の最も重視したる理由の一
は將來或は起ることあるべき日露の衝突を豫防すると云ふに在つたが、米
國は縦しや其提議に破れても完全に其目的を達したと云はねばならぬ。
何となれば日露兩國の關係は將來の衝突を豫想する爲めには餘りに親善

になつた。而して米國は實に之を促進するに與つて大に力を效したから
である。

初度の日露協約より三年伊藤公が哈爾濱に殞れてより一年ならずして、
謂ゆる新協約なるものが日露兩國の間に締結せられた。新協約は前協約
の主義を確認し、其適用に付て必要の補足を爲す目的に出たのであるが、内
容の實質に於ても明に一進境を示して居る。先づ第一條に於ては兩國利
益の核子たる滿洲の鐵道に就て相互に友好的の協力を與ふること並に一
切の有害なる競争を爲さざるべきことを約し、第二條に於ては、滿洲に於け
る現狀維持の尊重を約し、第三條に於ては、現狀を侵迫する何等事件の發生
したる場合兩國が之に對して取るべき措置に付隨時商議すべきことを定
めてある。要するに前協約は兩國相互に侵犯せざるべきを約したるもの、
新協約は更に一步を進め、第三者の侵迫に對して相互の一致を豫約したる
ものである。即ち前協約が重に日露兩國の關係を目標としたるに對し、新

協約の目標は寧ろ他に存するのである。兩國は從來とても幾多の問題に就て互に意見の交換を爲し來つたが將來に於ては益々其關係を深厚にし、出來得る限り一致の行動に出でようと思ふのである。元來或特定の問題に關して或二國間に將來の商議を約すると云ふことは外交上さして重大の意義を有せぬこともあるが此協約の場合に決して爾かく輕視すべきものでない。事の滿洲に關する限りに於て、日露兩國は殆んど准同盟の域に入つたものと見るべきで有らうと思ふ。倫敦タイムズの評に、日露再戰の最後の機會を除却するものと云つたのは蓋し至言至評である。

日露戰役後兩國の間に締結したる條約協約、取極其他發表せられたる公文書を一々吟味する必要もないと思ふから、今左に其の重なる名目のみを擧ぐることにする。

- 一、日露講和條約及同上追加約款(一九〇五年九月五日ポーツマスに於て調印)

- 二、日露兩軍滿洲撤退及鐵道線路引渡順序議定書及附屬覺書(一九〇五年十月三十日四平街停車場に於て日露兩軍代表者調印)
- 三、日露鐵道接續假條約、同上追加條款及附屬議定書(一九〇七年六月十三日聖彼得堡に於て調印)
- 四、南滿東清兩鐵道接續協約(一九〇七年七月二十一日南滿東清兩鐵道會社代表者調印)
- 五、日露通商航海條約、同上別約、附屬議定書、日露領事館に關する議定書及同上別約に關する外交文書(一九〇七年七月二十八日聖彼得堡に於て調印)
- 六、日露漁業協約及附屬議定書(同上)
- 七、日露協約(一九〇七年七月三十日聖彼得堡に於て調印)
- 八、樺太島日露境界劃定書(一九〇八年四月十日浦潮斯德に於て日露樺太境界劃定委員長調印)

九、日露新協約(一九一〇年六月二十一日聖彼得堡に於て調印)
十、日露逃亡犯罪人引渡條約(一九一一年六月一日東京に於て調印)
十一、日露兩國間會社互認に關する協約(一九一一年六月二十三日東京に於て調印)

即ち政治、軍事、通商、漁業、鐵道の各要目に互り、ポーツマス條約に依つて新に設定せられたる日露兩國の關係は悉く諧調を得たのである。其他關東州私有財産問題の如き、若くは捕獲病院船問題の如き、僅に殘つた小問題すらも最も妥協的交渉的態度を以て解決せられたから、今日日露兩國の間には何等問題らしい問題も存在せぬ。最近の支那事變、支那借款問題の如きに對して兩國の意思が十分に疏通を得たのも亦當然の成行である。或は曰く、新協約締結の當時兩國の間別に密約を結んで、滿蒙に於ける勢力範圍を定めたと。國家の結んだ密約ならば、公然の穿議立ては謹むべきことである。其の謂ゆる密約が有らうと無からうと、兩國が滿洲に有する特殊

利益は炳然、顯然、些の疑を容るゝ餘地もない。而して兩國勢力の相觸接する點は、標を立て、界するまでもなく、自然に相分れて、謂ゆる滿洲の現狀を形作つて居るのである。此現狀の尊重せらるゝ限り、極東の此方面の平和は永く維持せらるゝで有らう。而して此平和は只だ日露兩國の諧調に依つてのみ期せらるべく、且つ存續すべきものである。現狀は夫れで可しとして、日露關係の將來に就ては、尙多くの研究を要する問題があると思ふが、夫れは章を改めて論ずる積りである。

(附録) 錦愛沿線概観 (明治四十三年四月)

錦愛鐵道計畫の前途は尙茫々漠々たり。或は終にお流れとなるやも知る可からず。今日に於て其經濟的價值如何を問ふが如き、恐らく早計に屬すと雖も、事は日露英米に連り、計畫それ自身既に多大の注意を喚起したる

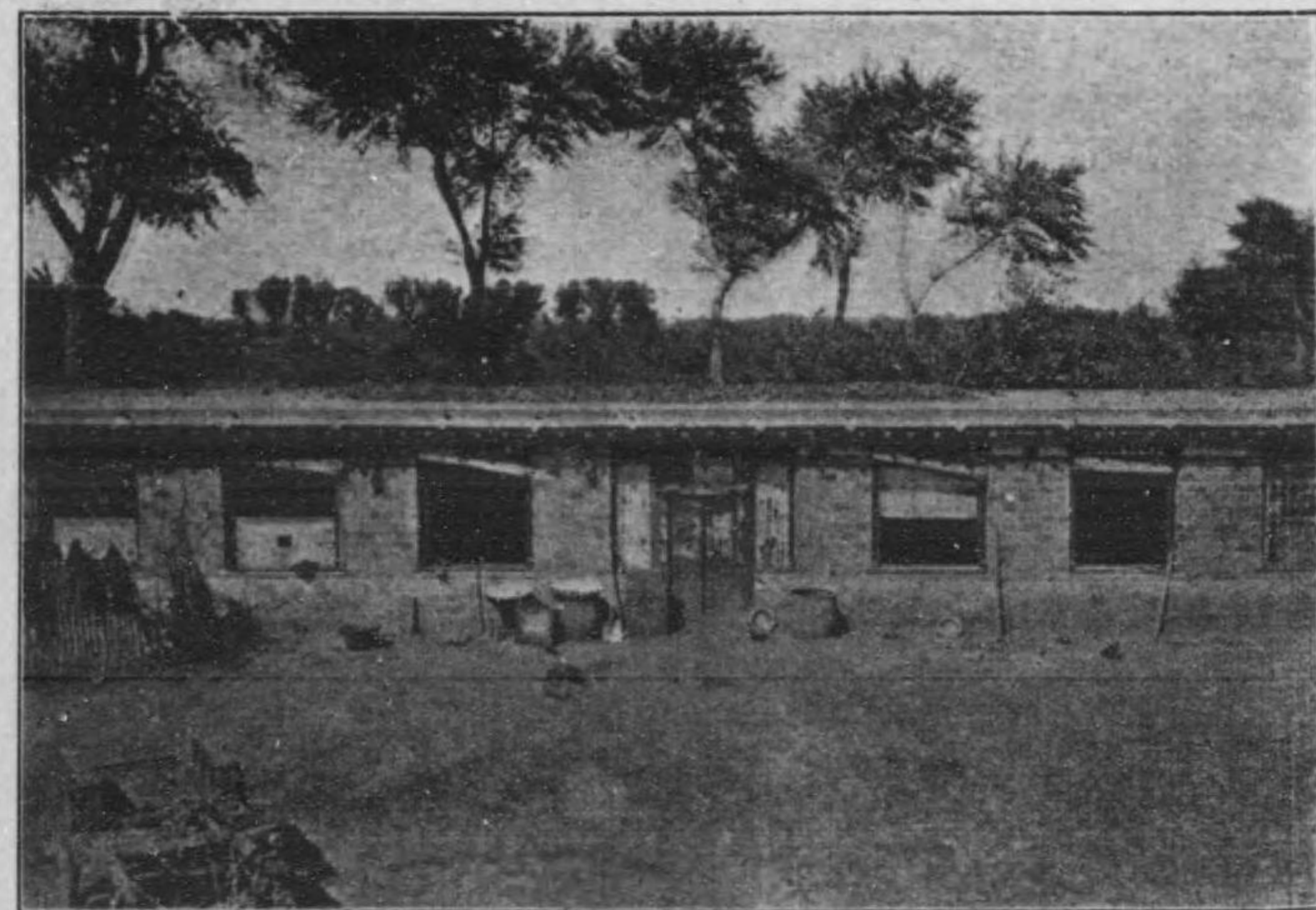
を以て試みに沿線産業現狀の一般を報告するも、亦必ずしも無益の勞とせざるべし。

錦愛鐵道が果して何處其處を經過するやは、未だ其の詳細を知る可からず。否事實未定といふを當れりとす可し。されど起點が錦州、東清鐵道を横斷する地點が齊々哈爾爾附近終點が愛琿なりとすれば、其の經由すべき地域は自から明白なり。即ち技術上に於ての線路計畫こそ未定なれ、本鐵道の經濟觀を下すが爲に必要なる線路圖は地圖の上に歴然たるの感なくんばあらず。由來滿蒙交界の地域に於て、土地既に拓け、人民既に集り、其の經濟的狀况鐵道の敷設を要求する迄に進歩したる地方は素より甚だ少し。而して一方に於ては東清南滿兩鐵道との關係上、政治的に制限せらるゝ所も亦之なきにあらざるを以て、本鐵道線路選擇の自由は極めて局限せられたるものといはざる可からず。然かも此の局限せられたる線路計畫に就て、何人も先づ感ずる所は、本鐵道が如何にも無理なる計畫といふに在るべし。

し。本鐵道の起點たる錦州は云ふ迄もなく京奉鐵道の一驛にして、よし渤海灣頭に於ける一經濟衰區を爲すにせよ、今日既に東は營口奉天に達し、西は山海關天津に至る鐵道を有するを以て、地方經濟上鐵道に對する要求は今や十分に充足せられたるものと見ざる可からず。然らば將來錦州を以て蒙古貿易の大吞吐口となすの希望あるかといふに、二様の理由に依りて否と答ふるの外なし。即ち第一に錦州北方背面の蒙古地方は今尙大部分遊牧地にして、將來開墾の望み亦甚遠し。比年長足の進歩を爲しつゝある滿蒙交界の拓殖が洮南府附近呼蘭河地方の如き北方に於ては、古來人口稠密なる此の地方の附近が今尙閑卻せられつゝあるは、將來に於ても亦永く蒙人の遊牧に委棄せらる可き何よりの明證なり。第二に錦州附近の海面は遠淺にして、戎克の出入すら漸次不便を感じ來り、連山灣築港の議あるも是れ亦錦愛鐵道其のものに譲らざる無理なる計畫に屬し、隨つて本鐵道が縦し蒙古及び滿洲一部の生産品を吸取するに成功するも、其吐き口に窮す



羊 牧 の 上 境 古 蒙



村 農 の 洲 滿

洲

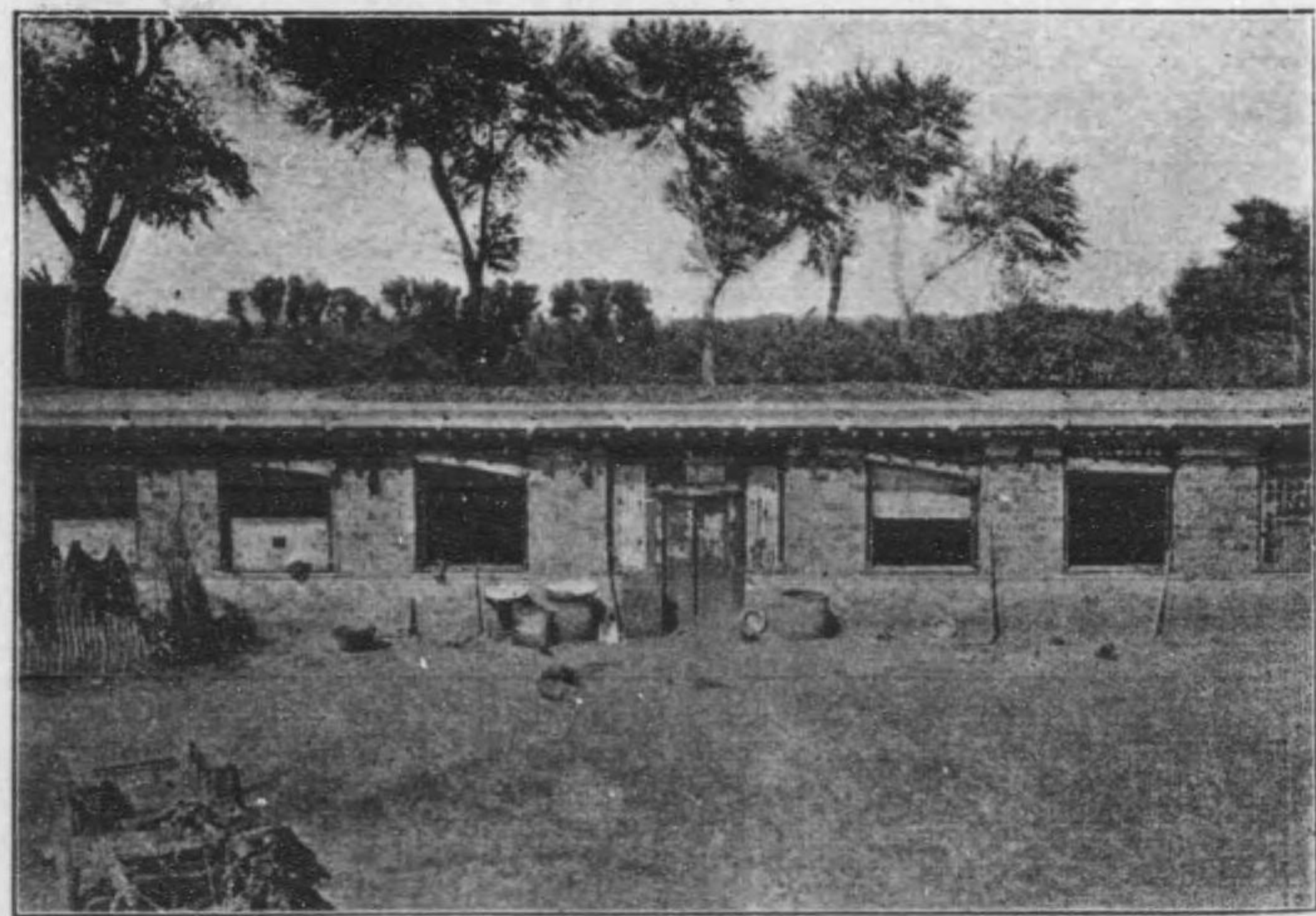
滿

ることゝなる。否本鐵道が東清南滿兩鐵道松花遼河兩江の水陸運に對抗し大に滿蒙の物貨を吸取する如きは到底想像する能はざる所にして其の理由は追々下に説明すべし。要するに本鐵道の起點を全然合の宿なる錦州に定むるの一事が既に本鐵道計畫の如何にも無理なるを示すものといはざる可からず。

さて又錦州より東北新民屯法庫門に至る遼西一帶は既墾地遠く連なり、此の地方第一の寶藏なりと雖も夫には既に京奉線の嚴として存在するあり。遼河の大輸送力あり。漸く北すれば我が滿洲鐵道の努めて物貨を吸取せんとするあり。此間今一本の交通線路を割込まんことは素より不能。即ち錦愛鐵道が遼西平野の西方に偏倚し錦州義州一帶の經濟衰區より北小庫倫地方に出でんとする眞に已むを得ざるの數とす。此間の地方は河流の谿谷又は山腹に多少の耕地を存すと雖も故らに遼西の寶庫を避けて西偏の寒地に甘んぜざる可からざるに至りては其の計畫も亦窮せる



羊 牧 の 上 境 古 蒙



村 農 の 洲 滿

洲

滿

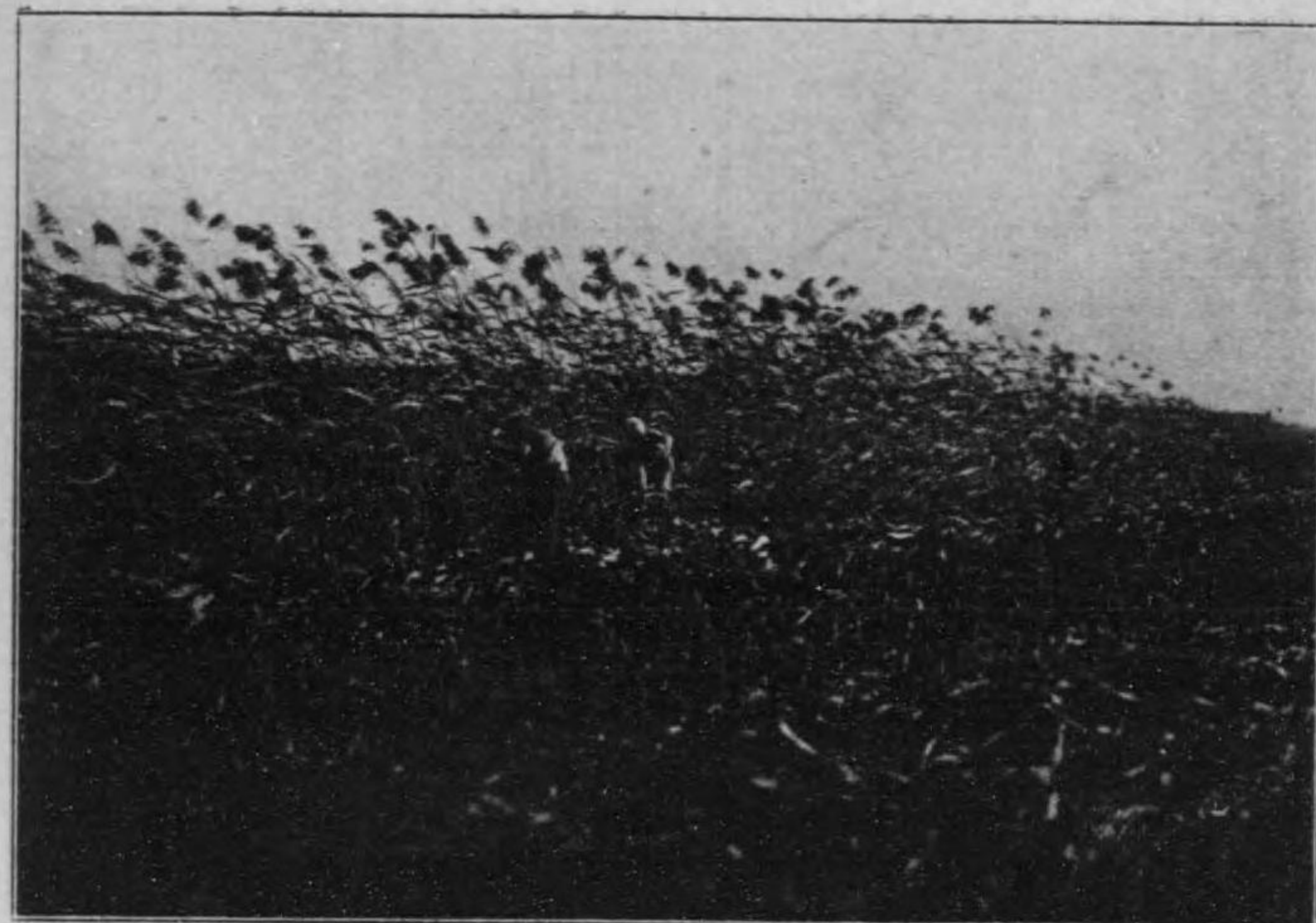
ることとなる。否本鐵道が東清南滿兩鐵道松花遼河兩江の水陸運に對抗し大に滿蒙の物貨を吸取する如きは到底想像する能はざる所にして其の理由は追々下に説明すべし。要するに本鐵道の起點を全然合の宿なる錦州に定むるの一事が既に本鐵道計畫の如何にも無理なるを示すものといはざる可からず。

さて又錦州より東北新民屯法庫門に至る遼西一帶は既墾地遠く連なり、此の地方第一の寶藏なりと雖も、夫には既に京奉線の嚴として存在するあり。遼河の大輸送力あり。漸く北すれば我が滿洲鐵道の努めて物貨を吸取せんとするあり。此間今一本の交通線路を割込まんことは素より不能。即ち錦愛鐵道が遼西平野の西方に偏倚し錦州義州一帶の經濟衰區より北小庫倫地方に出でんとする眞に已むを得ざるの數とす。此間の地方は河流の谿谷又は山腹に多少の耕地を存すと雖も故らに遼西の寶庫を避けて西偏の寒地に甘んぜざる可からざるに至りては、其の計畫も亦窮せる

策政洲滿對の本日

かな。畢竟は要らぬ企業無理なる計畫の致す所なり。更に小庫倫地方より同一の方向を取りて北せんか線路は全くの遊牧地に突入す。是れは又何として溜らぬ譯合なれば遊牧地の縁を傳ひて東々北に偏倚せしめられ漸く遼西の平野に近きて又少しく北に轉じ法庫門及び康平の西方を経て終に鄭家屯に出づるならんか。即ち小庫倫より鄭家屯に至る彎曲せる線路の最も東に出張りたる邊は恐らく法庫門の西方某地點なるべく錦愛鐵道が最も我南滿線に接連するも亦此の地方なるべし。此等の地點に於て本鐵道は或は遼西産穀の若干部分を吸収するの望あるが如しと雖も同時に最有力なる遼河水運の競争あるを忘る可からず。況や其の終點が中心市場たる營口に至り本鐵道は合の宿たる錦州に終る。兩者の優劣は素より云はずして知るべし。若し夫れ我南滿線に至りては其の交通上の領域法庫門を以て最尖頭とす。影響の微なる論なきなり。

鄭家屯は最近四十餘年間に於ける蒙古貿易の最要地にして其商業區域



洲 滿 の 秋

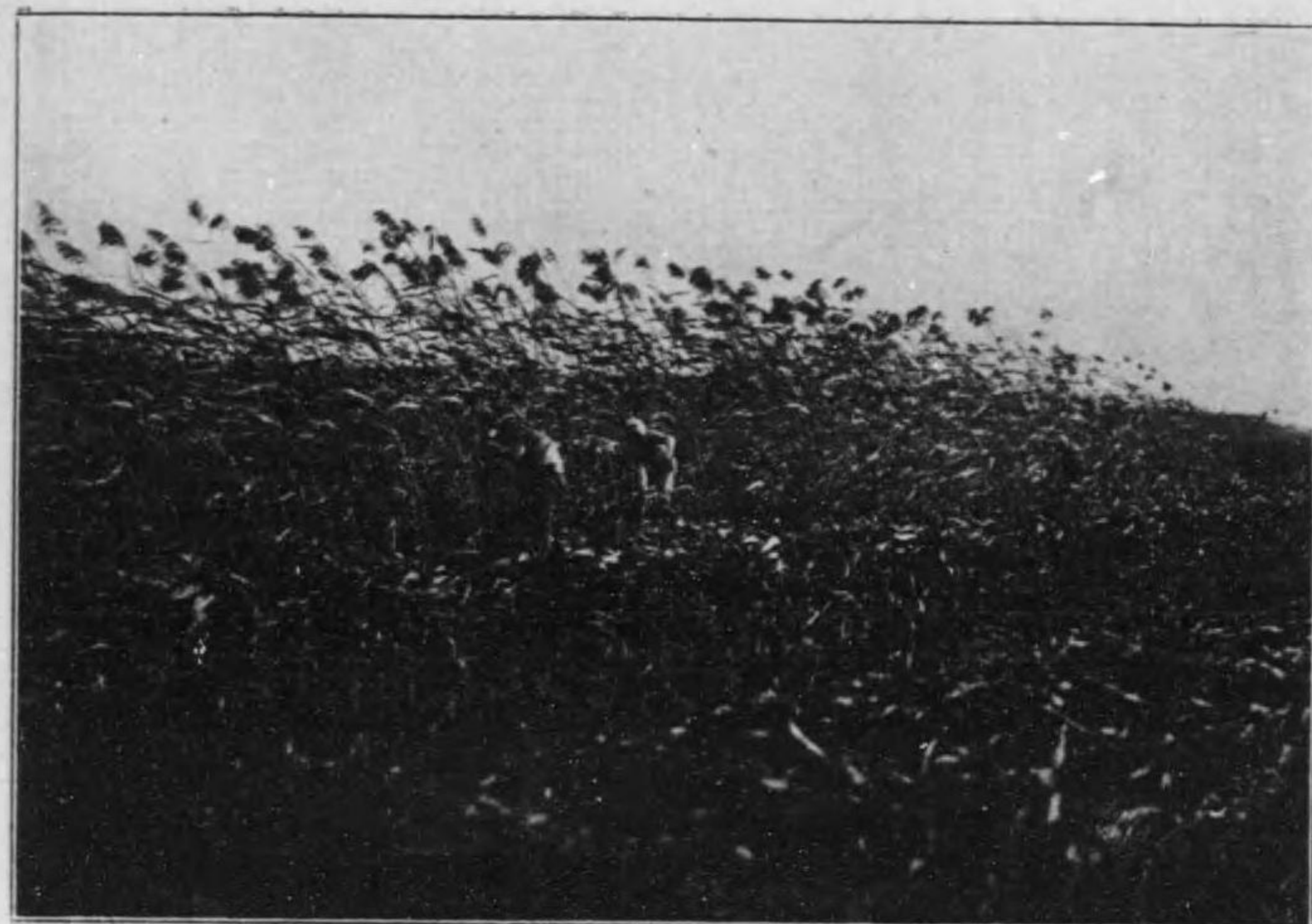


挽 粉

策政洲滿對の本日

かな。畢竟は要らぬ企業無理なる計畫の致す所なり。更に小庫倫地方より同一の方向を取りて北せんか線路は全くの遊牧地に突入す。是れは又何として溜らぬ譯合なれば遊牧地の縁を傳ひて東々北に偏倚せしめられ漸く遼西の平野に近きて又少しく北に轉じ法庫門及び康平の西方を経て終に鄭家屯に出づるならんか。即ち小庫倫より鄭家屯に至る彎曲せる線路の最も東に出張りたる邊は恐らく法庫門の西方某地點なるべく錦愛鐵道が最も我南滿線に接連するも亦此の地方なるべし。此等の地點に於て本鐵道は或は遼西産穀の若干部分を吸収するの望あるが如しと雖も同時に最有力なる遼河水運の競争あるを忘る可からず。況や其の終點が中心市場たる營口に至り本鐵道は合の宿たる錦州に終る。兩者の優劣は素より云はずして知るべし。若し夫れ我南滿線に至りては其の交通上の領域法庫門を以て最尖頭とす。影響の微なる論なきなり。

鄭家屯は最近四十餘年間に於ける蒙古貿易の最要地にして其商業區域



洲 滿 の 秋



挽 粉

は遠く西北七八百里の内地に及ぶ。蒙古よりの輸出品は云ふ迄もなく牛馬及び皮革を主とし、附近開墾の進歩に伴ひ高粱大豆雜穀の州外販出も亦漸く多し。輸入品は重に營口及び奉天よりし、一年の輸入約二百萬兩。其大部分は更に蒙古内地に販出せらる。此地方は錦愛鐵道線中最要地の一と認むべきものなりと雖も、其經濟關係が從來主として滿蒙間の貿易に存する點よりいへば、本鐵道が果して此地方に出入する幾何の物資を吸収し得べきかは頗る疑問なり。現に此地方より我が南滿線四平街に至る距離は三十里に足らずと雖も、尙未だ交通の本幹となるに至らず。是蒙古よりの輸出品が重に南滿内地に散布せられ、一方輸入品が南方奉天營口よりする關係上、四平街連絡の北方に過偏するが爲なるべし。況や錦愛線は滿蒙間の連絡路にあらず。線路の四分の三を蒙古の域内に托する本鐵道が滿蒙間の貿易に寄與するの大小豫め知り難きにあらざるなり。

鄭家屯の北約八十里にして洮南府あり。是れ亦本線中最要地の一とす。

府城の創始未だ十年を出でずと雖も、附近の地味肥沃なると、蒙古貿易の要地に當るとの爲に比年異常の發達を遂げ、今や將に鄭家屯を凌がんとするの勢あり。地は南の方鄭家屯法庫門を経て遼河流域に連なり、東は大資廳伯都訥等の既墾大農業地を経て、松花江水域及び南滿線に達し、北は齊々哈爾に至る八九十里、而して西は廣漠たる蒙古の大野なり。聞く所に據れば洮南府下の貸下豫定地は約七十萬响(一响は我九段)にして、現在既墾地十萬响に過ぎず。更に附近一帶大資廳管下及び嫩江上流兩岸を加算すれば、未墾地面積百五十萬响に及ぶべしといふ。將來に於ける農産の大なる推して知る可し。此の鉅額の農産は果して何れの途を取りて搬出せらるべきや。今日洮南府附近農産の主は鄭家屯方面に搬出せらるゝに見れば、未來の錦愛鐵道たるもの或は大なる分け前を要求し得るやも計られざれど、地形の自然は寧ろ東清線と嫩江との方面に在るやも亦知る可からず。何れにせよ本鐵道の敷設が此の地方の開發に對する重大の刺戟たるは明白

なり。我が南滿線に至りては此の地方に於ける交通領域の最尖頭伯都訥大資廳を出でず。洮南府附近一帶を滿鐵の經濟圏中に包容せんは先づ以て望なしとせんか。而して松花江流域中南滿線が幾何交通上の分け前を要求し得るかは將來の疑問にして現に今期の大豆貿易は寧ろ我に不利なる傾向を示せり。

洮南府より齊々哈爾に至る洮兒河及嫩江の流域は將來開墾の望ありと雖も西方は遊牧地たるに過ぎず。齊々哈爾自體はもと是れ政治上の都市即ち消費地たるのみ。是より愛理に至る百里強鑛産はいざ知らず黒龍江省の農産地は更に東方の呼蘭河地方に在りて當然東清線の範域に入る。而して墨爾根愛理間には内興安嶺の大隧道を必要とし政治上の理由を除きても工事の困難は同線中の第一たるべし。以上の説明は甚だ簡單なりと雖も以て此鐵道が如何に無理なる企業なるやを窺ふに足る。更に大觀するに東清本線と我が南滿線及び東清支線とは哈爾濱に於て鈍三角形の

角度を以て相接續し以て滿蒙の交界を包む。今錦愛鐵道は錦州齊々哈爾間に於て其の三角形の底邊たるべき一線を敷設せんことを發議するも塞外蒙古の未開荒涼は始終その底邊を東方に壓迫し我が南滿線と遼河の水運とは更に之を西方に押返さんとし此て錦愛線は滿蒙交界に於ける飛々の沃地を拾ひ辛うじて敷設線路を發見せんとなす。而して其の東清南滿兩線に對する關係は恰も下手の畫ける富士山形を二つ重ねたる様の始末となり三角形の一邊は二邊よりも小なりとの理想はメチャクに歸せるものとす。是れ豈に無要の企業にあらずや。清國悟らず。獨り其損失を被らんとするに至りては寧ろ氣の毒に堪へざるなり。之に比すれば流石は露國なり。露が錦愛鐵道の代りに西比利亞本線より恰克圖を経て京張鐵道に接續し錦愛借款の用途を此方面に振替へんといふの提案にして眞ならば其規模の大き著想の妙これ又敢て今日の計畫にあらずと雖も清國上下に對する恰當の清涼劑たるを疑はざるなり。

督府の經營

(一) 機關

遼東突角の關東州は謂ゆる彈丸黒子の地本土と五島長山兩群島を合せて面積僅に二百八十八方里此人口四十八萬八千人に過ぎぬ。即ち人口に於ては朝鮮の三十分一に足らず面積に於ては日本の最小縣鳥取にすら及ばぬ。更に進んで其内容を檢すれば地は礫礫山は不毛人間は蠢々たる土百姓ばかり農産の利なく礦業の見るべきなく誠に以て仕様のない瘠村と云ふの外はない。此瘠村は例へば椰子の實の外皮の如く旅順大連の兩市が核の中の甘い汁に當るのである。此甘い汁あつての關東州なれば粗毛鬚

々如何に外形が醜からうが瘠せ枯れた石つころの土地だらうが夫れは敢て管はぬ。外皮の厚い許りが果物としての取柄でもないから州内の狹苦しいのも別に意に介するには及ぶまい。遼東沿岸唯一の不凍港を有し背面の滿洲側面の北支那を併せ控制する天與の好位置が即ち關東州の價値の全部である。換言すれば關東州は滿洲に對する政治的軍事的經濟的經營の根據地で只だ其の爲めにのみ價値を有するのである。此根據地には果して本營が置かれて居る。爾かも二箇の本營が相並んで存在するから一寸不思議に思はれぬともない。本營の一は云ふ迄もなく關東都督府である。他の一は南滿洲鐵道株式會社である。一は堂々たる國家の機關他は名目上一箇私立の會社に過ぎぬから格式に於ては大分に違ふ。實際に於ても滿鐵は都督府の監督を受けて居る。官憲の威力にも相當に服従して居る。然らば本營は一かと云へば矢つ張り二だ。誰れが何と云つたつて旅順に一つ大連に一つの本營がある。それが滿洲の滿

洲たる所以で、日本式拓殖政策の如何にも御丁寧なる所以は其處にある。いや今一つ在る。それは州内でなくつて州外即ち鐵道沿線にある。それを領事館と名づける。關東州を本當の根據地とすれば沿線の領事館は前進根據地の司令部に匹敵する譯だが、事實に於てはさうでもない。領事館の根據地は他の東西南洋に在るものと同様、矢張り東京の霞ヶ關にある。此論法で行くと都督府の根據地は永田町に在りさうで、滿鐵の根據地も東京の何處かに在りさうで、何が何やら解らなくなつて了ふから、根據地調べも大抵にして置かねばならぬ。兎に角滿洲に於て都督府と滿鐵と、今一つは外務省系統の領事館と、三箇の權力が適當の連絡なしに、ばら／＼に存在すると云ふことは疑もない事實である。

租借地たる州内と、州外の鐵道附屬地と、附屬地以外の開放地とに依つて、此三箇の權力……或は勢力と云ふが適當かも知らんが、兎に角三箇の力の働らき方には幾分の差異がある。州内には都督府と滿鐵とあるのみで、無

論領事館らしいものはない。都督府は行政の主體で、滿鐵は只の鐵道會社、或は事業會社の仕事をやる。鐵道會社專屬の地區例へば大連の謂ゆる露西亞町の如きに於て、道路、衛生などの事項に多少の施設を試みぬでもないが、取立て、云ふ程のとはない。然し一步州外に行くと都督府は其手足を收めて、滿鐵が行政の事務に任ずるところになる。行政と云つた所で、學校とか、道路とか、下水とか、衛生設備とか、市町村の事務見た様な仕事、それも性質に於ては公的經營でなく、私的施設を試みるのだが、然し附屬地の住民は契約に依つて賦課金即ち租税を納めぬと所拂になつて仕舞ふ。矢張り一種の行政である。只だ都督府は警察權の關する限りに於ては、沿線の附屬地にまで其力を及ぼすから、一切の強制力は何處までも官の所有である。尙其外に附屬地以外の開放地には、民團其他の自治團體があつて、領事が之を監督する。夫れは又滿鐵とも都督府とも掛け離れた別領域である。警察すらも領事の權内で、都督府系統の警務署に對する領事館警察署と云ふもの

がある。此兩箇の警察の間に疏通を計る爲め領事を兼都督府事務官に任命する。警部補巡查の末に至るまで、或は兼外務省警部補巡查たり、或は兼都督府警部補巡查たり、必ず二枚の辭令を渡すなどは考へたも考へたが窮せらるゝも可なり窮せる遺方ではあるまいか。此遺方の推理的結論は都督府事務官と滿鐵社員と領事と三枚の辭令を同一人に渡しさへすれば、何も彼も一時に片が付くと云ふことにならねばならぬ。流石官場の才物も其處までは氣が注がぬから面白い。

冗談は扱て措いて、現在の三權分立は明に經濟的の遺方ではなささうだ。さうでなくとも、滿洲の官場組織は随分廣大なもので、吏員の數も卻て大變である。筆頭の都督府で都督は親任官とし、陸軍大將又は中將を以て之に充つるとになつて居る。其下に官房がある。民政部と陸軍部がある。官房には文官たる秘書官の外に武人の副官も居る。民政部には民政長官の外に外事總長、警視總長を始めとして、參事官、事務官、技師、警視翻譯官以下、

の通りに置かれて、勅任が四人、奏任が卅一人、判任官に至つては實に二百五十二人、親任官の都督と合せて總員二百八十八人の定員である。陸軍部には少將の參謀長を首班とする幕僚を始として、法官部、經理部、軍醫部、獸醫部と云ふ組織は宛然戦時の軍である。尙其外に都督府所屬の役所としては、地方法院、高等法院の二裁判所あり。通信管理局、郵便局以下の通信官署あり。海務局、觀測所、監獄、作業所、農事試験場、水産試験場などがあり。醫院があり。學校に工科學堂あり、中學校、女學校あり、支那人教育の爲めに公學堂、日本人子弟の爲めに小學校あり、官營の取引所もあり。地方民政の爲めには旅順、大連に民政署、金州に支署、普蘭店と貔子窩に同出張所あり。沿線の要地に警務署、同支署あり、郵便電信局あり。役所の數ばかりでも大抵ではないから、吏員の數の甚だ少からぬのは、素より當然である。明治四十四年末の統計に依ると、關東都督府所管の吏員は親勅任官八人、奏任官八十三人、判任官八百十八人、巡查雇員の類二千二百人、合計三千一百九人以上は文官

系統の者のみで全く武人を除外した計數である。右の内三百餘人の巡捕
其他支那人吏員を除いて日本人の實數二千七百三十五人假りに一家三口
とすれば官に衣食するもの約八千人即ち在滿日本人の十分一餘に當るの
である。何と餘り少いとも御座るまい。

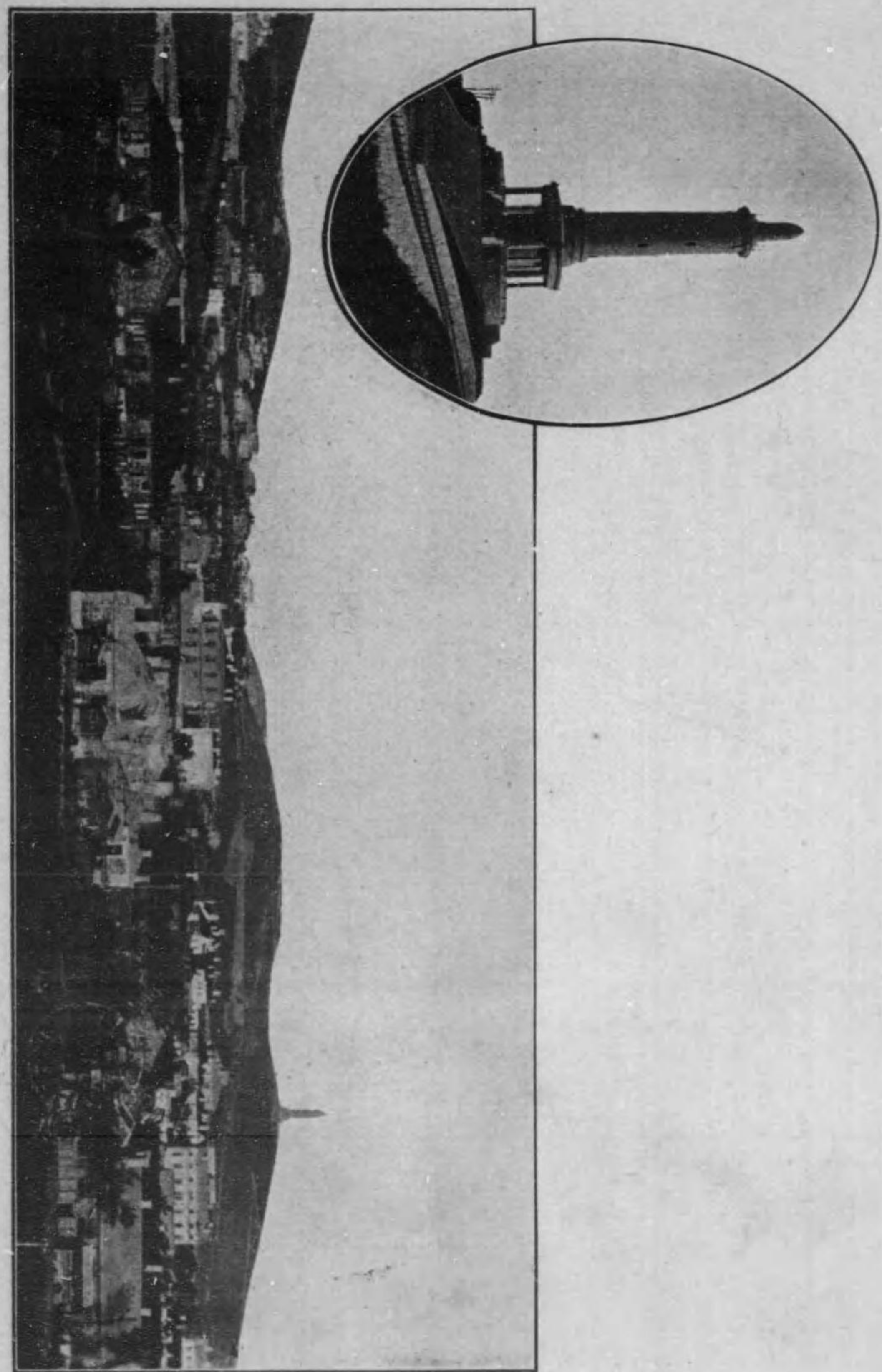
尙其外に在滿洲の官衙としては、奉天に總領事館、營口、遼陽、鐵嶺、長春、安東
に領事館あり、新民屯に領事分館がある。若し夫れ軍部關係の官廩に至つ
ては都督府陸軍部の外、旅順に要塞司令部と云ふものあり。海軍の鎮守府
あり。其他兵器、運輸糧餉等に關する陸軍官衙あり。師團は遼陽に屯し、鐵
道守備隊は公主嶺を本據とし、旅順及附近に重砲兵隊屯營し、師團と守備隊
との兵力は州内外沿線一帶に分駐して萬一の警戒に徹座の際もない。海
面は第二艦隊の持場として時偶來航する外、旅順鎮守府所屬の一艦若くは
二艦數隻の水雷艇ありて、これ亦守備に怠らぬ。
惣じて物事に仰山なるは殖民地の通弊別けて滿洲には文武陸海何れの

方面にも通貫けた特色である。陸軍が駐屯兵力を一箇師團半足らずに制
限して居るのは經費の關係も有らうが、寧ろ鹽らしいと云はねばなるまい。
しかも都督府の軍編制は餘り仰山ではあるまいか。海方面の二三砲臺の
爲めに中將の要塞司令官を置くのも可なり太らい。海軍が旅順の鎮守府
を廢めるが如く廢めざる如く、むづ／＼して居るのも思切の悪いとだ。關
東州内の地方下級行政に特別の機關を置かず、駐在巡查をして一切合切の
肝煎をさせるのは、民度相當の面白い遣口であると同時に、民政機關の頭は
例に依つて大きい。高が二百方里の州内に八人の勅任文官は随分思切つ
て居る。素より都督府の管轄は關東州内に止まらぬが、州外鐵道地帯の總
面積は合せて十一方里に過ぎぬ。況んや鐵道線路の保護取締を掌るだけ
だから、官制の表に於ては大した權限でもない。都督が支那側に對して有
する政治上の高貴なる地位は別として、形式に於ても内容に於ても關東都
督府は主に關東州の役所であつて、滿洲の都督府ではないのである。然る

に尙且つ此通の廣大なる機關と多數の人員とを要するならば、假に南滿洲全部を日本の行政權の下に置いたとしたら、どんな成行になるで有らうか。植民地が先づ以て官場の植民地となり、役人の新發展地に充てられんとする今日の流弊は深く警戒を要すると思ふ。これは獨り滿洲に就て云ふのではない。朝鮮臺灣何れに就ても同斷である。

今は十年の昔、極東總督府の置かれた頃には、旅順は露西亞官憲の都であつた。西港に臨んで露西亞風の新市街建設せられ、舊市街の面目も全く一新し、渤海灣頭の此一小澳は倏忽の間に露西亞の大軍港に化すした。軍人の大馬と貴婦人の輕車と街上の光景も是れが支那の内とは思はれぬ迄に變つた。連夜の舞踏會夜會に露西亞一流の驕奢は極端に發揮せられた。錢を欲する者、僥倖を望む者は、露人となし、他の歐洲人となし、將た日支人となく、四方より此黄金の新都に麤集して、露西亞國庫金のお流れを掴み取らんと焦つた。一時は旅順市内に七八萬の住民が有つたと聞くだけでも、當

年の繁榮が想像せられる。此繁榮の後には修羅の巷である。スラヴの榮華は一朝にして渤海の泡と消えた。而して山河の主を易へた後の旅順は、ただ荒涼只だ寂寞衰殘の故都の如く、廢朝の廢墟の如く、生きた町とも思はれぬ。此大なる變化の間に、只一つ前後を通じて變らぬことがある。夫れは旅順が今も尙舊の如く官憲の都と云ふ一事である。今の旅順から官衙、官吏及び官衙と官吏とに依つて衣食する商人の一面を差引いたら、其後に殘るものは、頽破した砲壘と、海岸の石炭の山のみで有らう。其官衙官吏もスラヴ時代の威勢はない。露西亞流の大びらかな歡樂と、四壘半の淺酌低唱を唯一の怡樂とする日本人とでは、丸で景氣が違ふ。夫れでも今の旅順で唯一の主人は官吏である。奏任官の下廻りまで馬車を乘廻す所は旅順の外にはない。官吏は社會的經濟的景仰の唯一中心である。一言にして之を云へば、旅順は官營植民地である。従つて景氣もなく、不景氣もない。國庫の金が圓滑に徐々と消費せらるゝだけである。謂る共喰商賣なるもの



塔 忠 美 山 玉 白 々 街 市 新 風 城

滿

洲

の極致は旅順を以て行止りとする。こんな風の官營植民地は大なる露西亞ならばいざ知らず日本としては果してどうで有らうか。必要か不必要か、有利か無益か。敢て噸々を費す迄もなく、讀者の判定に御任せしようと思ふ。

(二) 財政

機關が大きいから事が多い、事が多いから金が掛かる。況んや收入の方面に於て土地は狭し、産業は振はず、州全體が自由地區であるから關稅は取れず、都督府財政の出入相當らぬは已を得ざる成行である。

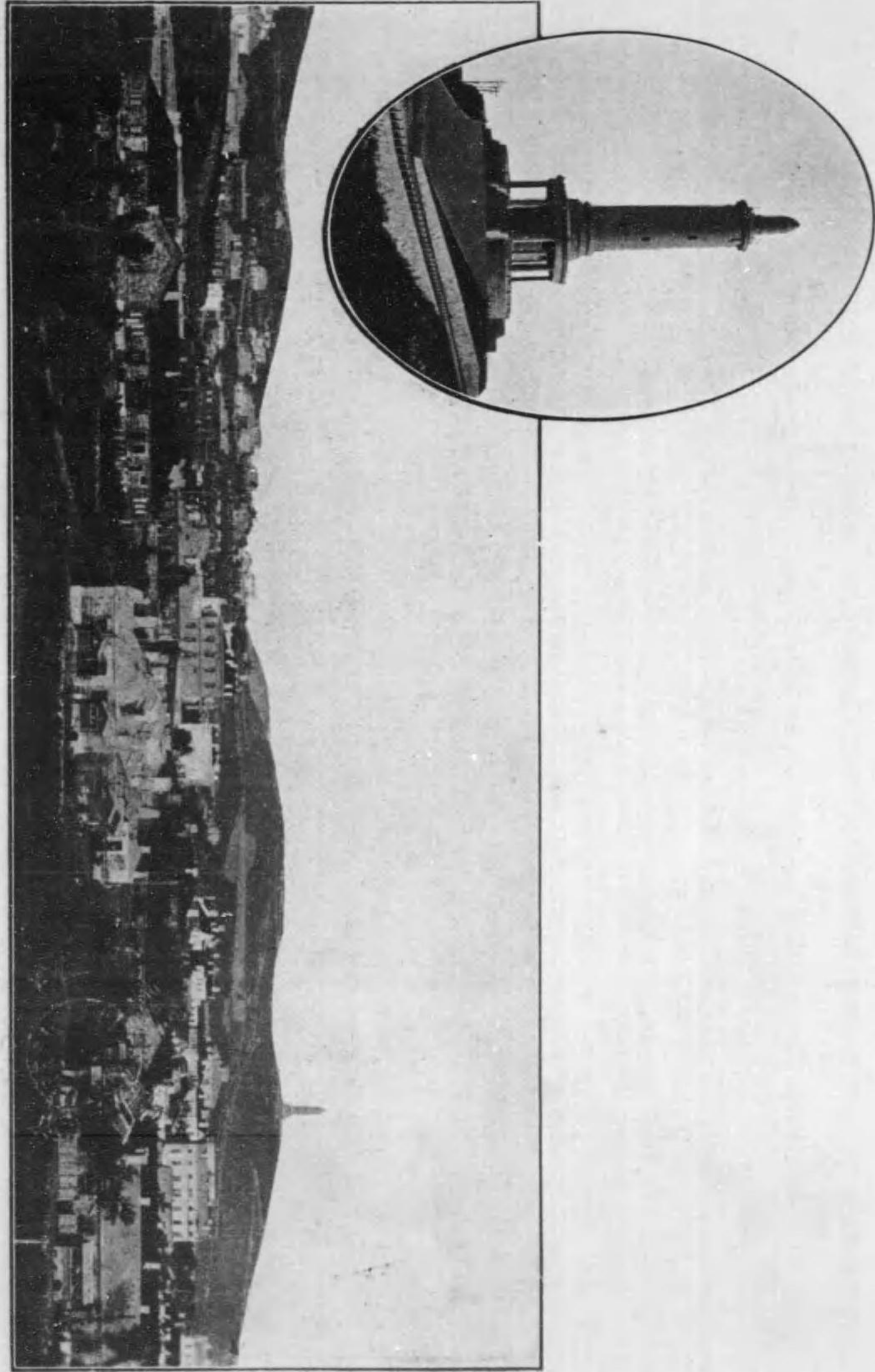
都督府の歳出は最近數年間常に五百五十萬圓内外、明治四十五年度の豫算に於ては五百五十六萬一千餘圓を計上し、其内譯は左の通りである。

都督府本廳

四六四、二〇〇_円

民政署

一四六、五二八_円



塔忠美山玉白の街市新順旅

滿

洲

の極致は旅順を以て行止りとする。こんな風の官營植民地は大なる露西亞ならばいざ知らず日本としては果たしてどうで有らうか。必要か不必要か有利か無益か。敢て啜々を費す迄もなく讀者の判定に御任せしようと思ふ。

(二) 財政

機關が大きいから事が多い事が多いから金が掛かる。況んや收入の方面に於て土地は狭し、産業は振はず、州全體が自由地區であるから關稅は取れず、都督府財政の出入相當らぬは已を得ざる成行である。

都督府の歳出は最近數年間常に五百五十萬圓内外、明治四十五年度の豫算に於ては五百五十六萬一千餘圓を計上し、其内譯は左の通である。

都督府本廳

四六四、二〇〇_円

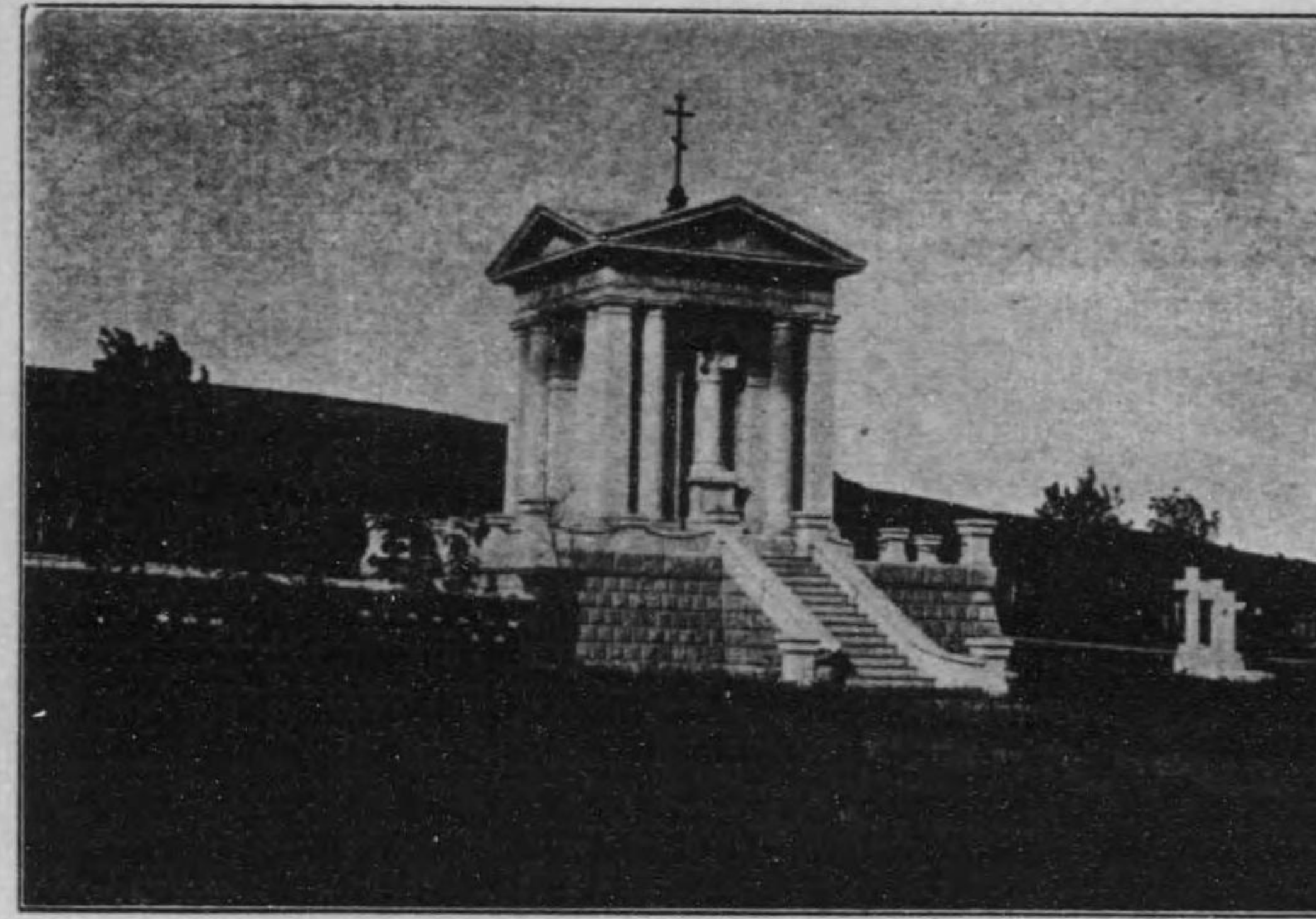
民政署

一四六、五二八_円

督 府 の 經 營

法 院	六六、四三〇	監 獄 費	九〇、一六九
警 察 費	八七、二三〇六	教 育 費	四七〇、五八二
遞 信 費	一、一三四六八四	海 務 局	八七六〇八
觀 測 所	二五、八四六	諸 支 出 金	一八、四一〇
經常部合計	三、三七六、七六三	地方費補足	二〇〇、〇〇〇
事 業 費	一、八二六、二八九	臨時安奉線	八三、八一二
清國事件費	七四、七〇〇	警 備 費	
臨時部合計	二、一八四、八〇一		
總 計	五、五六一、五六四		

經常部に於て増加の最も著しいのは教育費である。四十二年度に於て十六萬餘圓に過ぎなかつたのが、今は宛かも其三倍に膨脹した。これは主として工科學堂の爲めである。經常費中最多の費目たる遞信費の如きも年々増加を示しては居るが、夫れに伴ふ収入も殖えて來たから取立て、云



旅順人忠魂祠堂



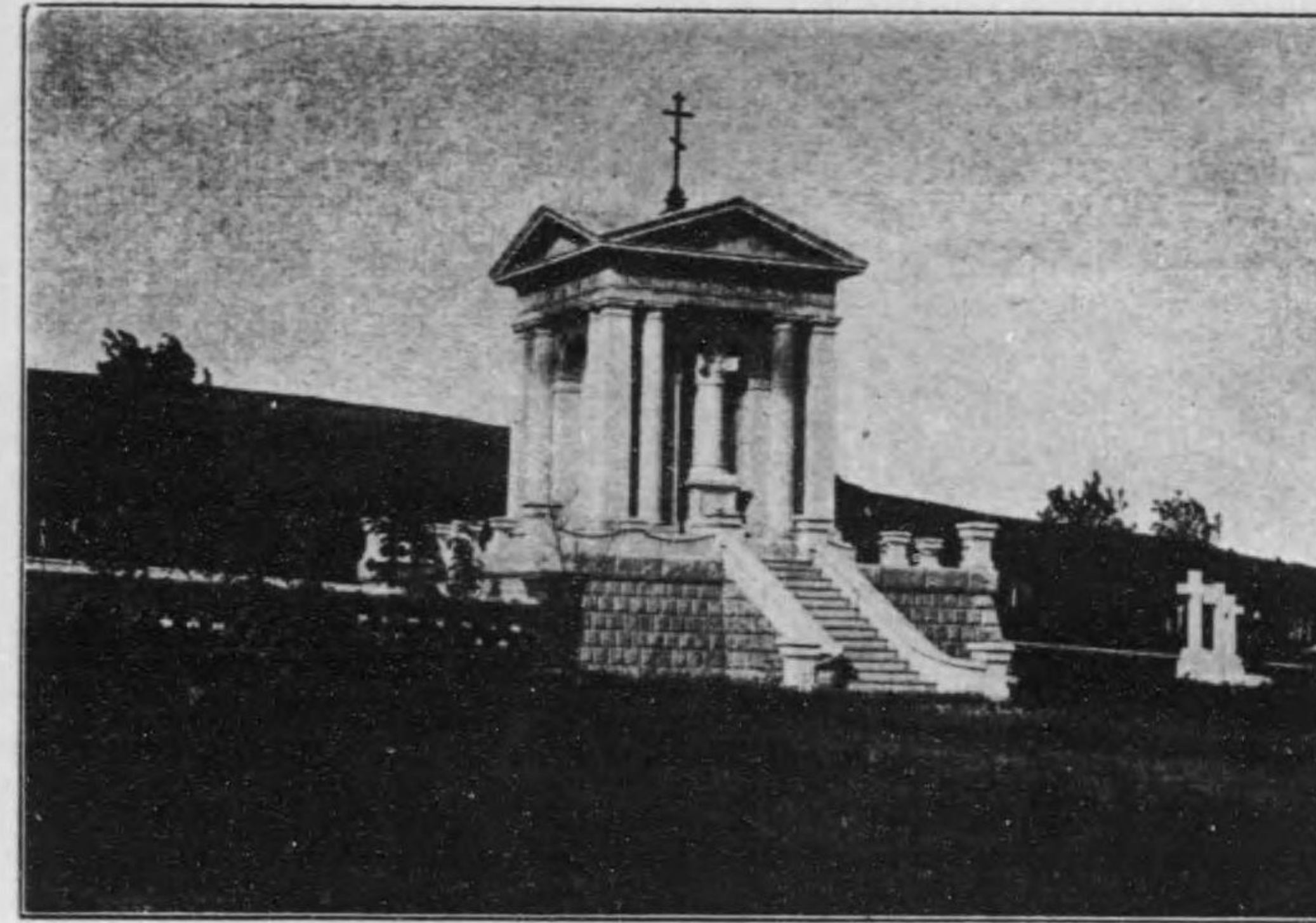
水師營乃木テスレ會見場

露光量違いの為重複撮影

營 經 の 府 督

法 院	六六四三〇	監 獄 費	九〇、一六九
警 察 費	八七二三〇六	教 育 費	四七〇、五八二
遞 信 費	一、一三四六八四	海 務 局	八七六〇八
觀 測 所	二五、八四六	諸 支 出 金	一八、四一〇
經常部合計	三、三七六、七六三	地方費補足	二〇〇、〇〇〇
事 業 費	一、八二六、二八九	臨時安奉線	八三、八一二
清國事件費	七四、七〇〇	警 備 費	
臨時部合計	二、一八四、八〇一		
總 計	五、五六一、五六四		

經常部に於て増加の最も著しいのは教育費である。四十二年度に於て十六萬餘圓に過ぎなかつたのが、今は宛かも其三倍に膨脹した。これは主として工科學堂の爲めである。經常費中最多の費目たる遞信費の如きも年々増加を示しては居るが、夫れに伴ふ收入も殖えて來たから取立て、云



堂 祠 魂 忠 人 露 順 旅



場 見 會 レ セ ツ テ ス 木 乃 營 師 水

ふほどの事はない。其他の各費目も大抵年と共に増加して居る。臨時部に於て事業費と稱するのは、旅順大連に於ける上水道下水道道路等の工費、諸官廳電信電話等の新營修繕費官有土地整理費などの種々複雑な費目を包含する、謂は、關東州と稱する荒ばら屋の造作費である。夫れも一應は無理のない所であらう。旅順大連が市街地らしくなり、一通り文明的設備を有するに至つたのは全く其のお蔭である。或人は大連の道路其他市街設備を難じて、日本人は道路を作らんが爲め滿洲三界に來たのではあるまいと云つたが、夫れは寧ろ酷評に失するかと思ふ。然し結局は金との談判で、新營の費用は兎もあれ、其の修繕維持すら地方人民の手に合はぬ程のものを拵へては甚だ困る。無暗にハイカラがつて程度を踰ゆるの不可なることは、素より云ふ迄もない。

歳入經常部に於て、年額百萬圓を超ゆる財源は通信事業収入の一科あるのみで、四十五年度豫算には百十六萬七千餘圓を計上してある。然し一方

に於て遞信費の歳出が經常部だけで百十三萬餘圓を要するから、差引すれば自給自足と云ふだけに止まる。其他の財源としては、土地家屋の貸下料二十九萬四千餘圓を筆頭に、鹽稅地租印紙收入の三者合せて僅に二十六萬餘圓、其他小口雜種の收入が五萬圓に過ぎぬ。即ち通信事業以外の收入は、只の六十萬圓である。夫れが關東州經常財計の基礎とは餘りに情ないが、今日の制度に於ては何とも致方はない。此に於て都督府の歳計は國庫の補充に待つの外はないのである。此項目の下に日本から持出す資金は一年度三百萬圓を大體の見當として、多い時には三百七十萬圓に上つたこともあり、四十五年度の豫算に於ては三百十二萬二千五百圓と云ふ數字が計上されて居る。朝鮮の國庫補充給金に比すれば何でもないが、夫れでも租借繼承以來四十五年度迄の補充額は合せて約二千萬圓に上つた。臺灣の財政は既に獨立し、朝鮮とても永き將來には無論獨立を得るに違いないが、獨り關東州だけは永久に浮む瀬の有りさうにもない。土地の事情已を得ぬ

と云へば夫れ迄なれど局に當る者は深く此點に注意を拂はねばならぬ。多少の無理を忍べば幾分か國庫補充金を減じ得ぬこともなからう。例へば關稅制度を改正するが如き其一である。人の知る如く關東州は貿易上の自由地區である。大連に支那の海關は有つても、夫れは滿洲内地に移入する物貨に限つて支那の輸入税を課し、大連より輸出する奥地の貨物に限つて輸出税を課するだけである。此方法は現在差したる弊害もなく行はれて居る。即ち支那海關に收入の目的を達せしむると同時に、關東州の自由貿易制は完全に維持せられて居るのである。其代り日本側に一文の收入を與へぬことは云ふ迄もない。若しも大連が更に膠州灣の現制度に倣ふものとする、關東州としては可なり大きな財源を得る譯になる。一九一一年の大連港輸入税は五十一萬海關兩約七十萬圓であるから、三割として二十一萬圓、四割とすれば二十八萬圓になる。然かも此れ許りの財源の爲めに大連の自由港制を撤廢するのは如何にも考物ではあるまいか。

自由制の目的は遠大である。三十萬圓足らずの端金の爲めに之を撤廢すべきものとは、何としても考へられない。かゝる近眼政策には斷じて反對せざるを得ぬ。其他の財源としては輸入品中の或種類例へば酒煙草の如きに餘り重からぬ税を課するも一方法であらう。これは英領の自由港に於ても偶に行はるゝ所である。又他の財源として所得税の考案もある。素より知れた高ながら、地方費の足し前ぐらゐにはなるかも知れぬ。併し何れにしても關東州内の財源は極めて薄弱であるから如何ほど涵養し利用しても國庫補助金を廢する程度までは難かしい。其の幾分の減少くらゐが落であらう。果して然らば剩す所の方法としては、歳出の節減が第一の問題でなくてはならぬ。尨大なる機關は之を縮少し、冗員は之を淘汰し、不急の事業は之を止め、出來得る限り經費を切詰めて國庫の補充を少くするが爲政者の義務で有らう。

官業熱の流行は日本官場の一弊竇である。殊に植民地に於て官業を以て民業を壓する如きは以ての外である。臺灣の財政が官營事業と極端なる産業干渉の政策に依つて成功を収めたから植民地の官吏は動もすれば時所に拘らず之を踏襲せんとする傾がある。關東都督府の官業は現在の所旅順の電燈事業と大連の取引所とを除いては、上水事業くらのもので、財政上格別の足し前にもならぬが官業かぶれの氣風は既に其一端を發露したものと見ねばならぬ。貿易上の自由地區たる關東州に於て官業の經營は敢て直接の矛盾とは云はぬが何となく對照が面白くない。關稅をすら撤廢して箇人の企業心を刺戟せんとする場合に官の資本官の經營を以て箇人企業の範圍を狭くするのは、一貫の政策とは云はれぬ様に思ふ。將た又關稅消費稅をすら課し難き此地方に於て官の壟斷的企業は、其選擇の範圍に於て經營の方法に於て比較的多くの困難を伴ふものと見ねばならぬ。そんな事に齟齬するより寧ろ經費を切詰めた方が早手廻でもあり、

世話も掛らず餘弊も少いに極まつて居る。國家の特別會計たる關東都督府會計の外に、地方費支辨の會計が別に設けられて居る。其収入は營業稅雜稅電燈水道醫院取引市場屠獸場火葬場其他諸營造物の作業収入又は貸下料其他雜收入を合せて、明治四十五年度豫算に計上する歳入額百七萬餘圓之に對する歳出は教育産業衛生消防等の公共事業費電燈水道其他營造物の作業費産業獎勵費道路橋梁下水其他公共施設の維持費等に充てらるゝのである。一言にして云へば、内地に於ける府縣と市町村との經營を併せた様のもので、これ亦收支相當らぬから、前記百七萬餘圓の收入の中には、都督府一般會計(國家より云へば特別會計)よりの補足金二十萬圓を含むのである。此會計の費目は地方人民の生活に必要缺くべからざるものであるから、大して削減の餘地は無からうが、敢て一考の餘地が無いとも云はれない。例へば産業獎勵費に十四萬餘圓を投する如き補助費に二萬圓を支出する如き内地式の産業政策は果して

焦眉の急なるや否や。若し一々の款項に就て之を見れば、成る程一理屈は具つて居るだらう。航路の補助も不可ならず、鹽の輸出に保護金を與へねば州内の鹽業會社は成立せぬかも知らぬ。洋燈のホヤの製造所に補助金を與れるも悪くは無からう。然し一方を顧みると關稅も取れず、消費稅もなく、財政上一切の有力なる方法を封じられた關東州である。商業的政策として最も有力なる自由制度の行はるゝ所である。尙其上に内地式の産業政策まで實施するのは餘りに萬全すぎて勿體ない限りではあるまいか。そんな手間暇を掛けるより夫の煩苛にして不公平なる營業稅雜種稅の如きを廢した方が官民ともにいくらか助かるかも知らぬ。

滿洲に對する日本の政費は決して都督府關係の費目に止まらぬ。尙其外に約一箇師團半に相當する陸軍の經費がある。少くも七百萬圓は掛かるで有らう。旅順鎮守府の經費も要る。僅ながら領事館の費用もある。彼是合計すれば日本が滿洲の爲め費す所は先づは年額一千五百萬圓に上

るだらうと思はれる。其内から滿鐵納付金を差引いても一千三百萬圓内外は滿洲經營の爲めに要する勘定である。植民地の爲めに幾多の新營費を要するは已を得ぬ數とは云へ、其の爲めに本國の財政を吸潤らすべきではない。そんな遣方を續行すればする程日本の外延は自然差控へねばならぬ。派目に陥るに極まつとる。即ち最も國權の外延に熱心なる者は同時に最も經費の節約に苦心せねばならぬ筈である。滔々たる世上の植民論者が動もすれば經費の關係を輕視するのは寧ろ矛盾ではあるまいか。將來益々日本の大を致さんが爲めには先づ以て濫費を慎まねばならぬ。

附言山本内閣の行政整理に依りて關東州國庫補助金七十餘萬圓を削減せんとするは至極同感である。現在の機關建前を維持する限り其處等が恐らく最上の削減であらう。然かも根本的に現制を改むればまだまだ多少の餘地がありさうに思はれる。夫れは政府の何れの部局に就ても恐らく同様であらう。

(三) 産業

州内士民の産業は農業を第一として、沿海には製鹽と漁業の利あり、鏡子窩、金州に多少の地方的商業行はれ、工業としては殆んど絶無であつた。露西亞、日本と山河の主は異れども、士民の生業は依然たるものである。只だ旅順、大連の二市に日本人の新集團地が出来て以來、彼等が外來の新資源に依つて、思ひも寄らざりし新職業に有附き、新利益に霑つたことは、疑もない事實である。而して新しき政治、新しき交通、新しき文明の接觸に依つて、漸次生活程度を上昇しつゝあることは、更めて言を費すまでも無からう。

關東州の價値は上にも述ぶる通り、旅順、大連の二市に在る。殊に經濟的價値の最大部分は、大連の港市に在りと云はねばならぬ。その大連の貿易は、比年長足の進歩を示し、輸出に於ては南滿唯一の要港となり、輸入に於て

も將に營口を凌がんとするに至つた。此點に於て日本は明に成功を收め得たものである。而して今や背面の滿洲の外、前面渤海灣を隔つる山東省北部の貿易も、漸次大連の商圏に入らんとする傾向がある。これ亦一箇の新成功である。日本の立場より見たる關東州の唯一産業は、即ち此貿易であつて、貿易市街たる大連、周圍の瘠村の盛衰、地方産業の興廢の如きは、比較すれば極めて輕微なる問題と見ねばならぬ。然し狭い乍ら土地もあり、少けれども人間も住み、多少の天恵もあるからには、富源の開拓すべきは之を開拓し、涵養すべきは之を涵養するが當然で、無論之を放棄すべきでない。

以下、日本人の従事する二三の産業に就て其現況を叙しようと思ふ。

雨甚だしく、風甚だ多き此地方が製鹽の好適地なることは、夙に支那士民の功利心に依つて發見せられた。日露戰役の爲め一時殆んど廢滅に歸したのが、戰塵收まると共に次第に復興せられ、特に日本人經營の鹽田は、其機に乗じて事業を創始し、多大の面積を算するに至つた。州内鹽田の重なる

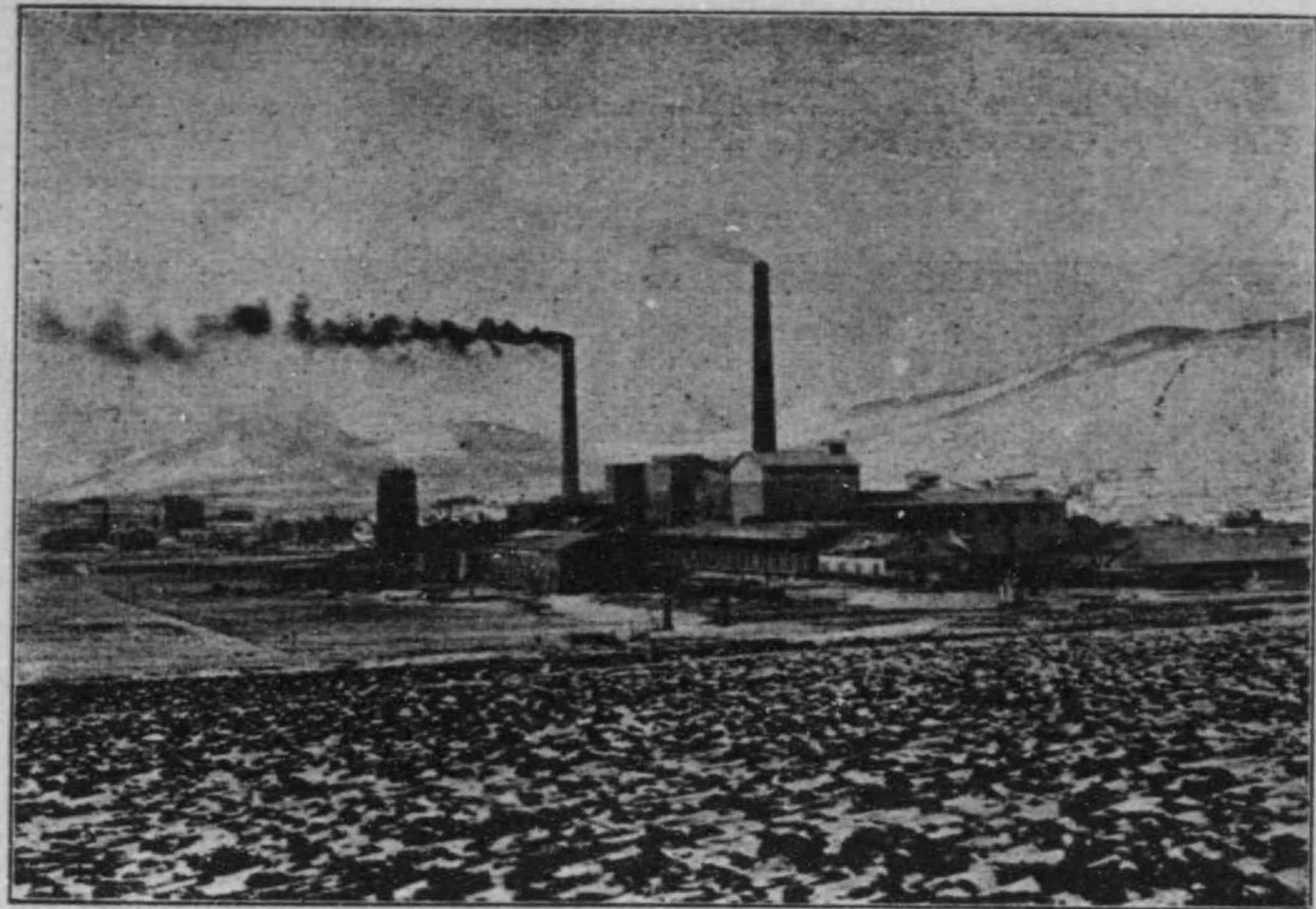
ものは、貔子窩の管内を第一として、次は普蘭店及五島地方旅順附近の雙島灣以下數箇所に散在し、大連、金州の附近にも一寸したのがある。要するに黃海岸と渤海灣頭とを問はず、地形の許す限り、至る所に鹽濱を築設し得るのである。現在の面積は日本人の經營に屬するもの貔子窩附近に四百二萬八千餘坪、旅順附近雙島灣に五十一萬二千坪、大連附近沙河口に三萬八千坪、普蘭店五島方面に五十五萬七千餘坪、合計五百十三萬六千餘坪で、其他雙島灣五島方面に築設若くは計畫中のもの三四百萬坪ある。之に對する支那人鹽田の面積は各地を併せて四百四十六萬八千餘坪で、日支人總計九百六十萬四千餘坪、前記未完成の鹽田を合すれば遠く千萬坪を超過する勘定である。販路と資本の續く限り將來更に二千五百萬坪を開設し得べしと云ふから、製鹽地としての天恵は頗る豊富と云はねばならぬ。

製鹽の方法は凡て天日法である。従つて鹽田の構造、作業の方式とも日本風の煎熬法とは全然違ふ。生産費の少いのが其特長である。北清に於

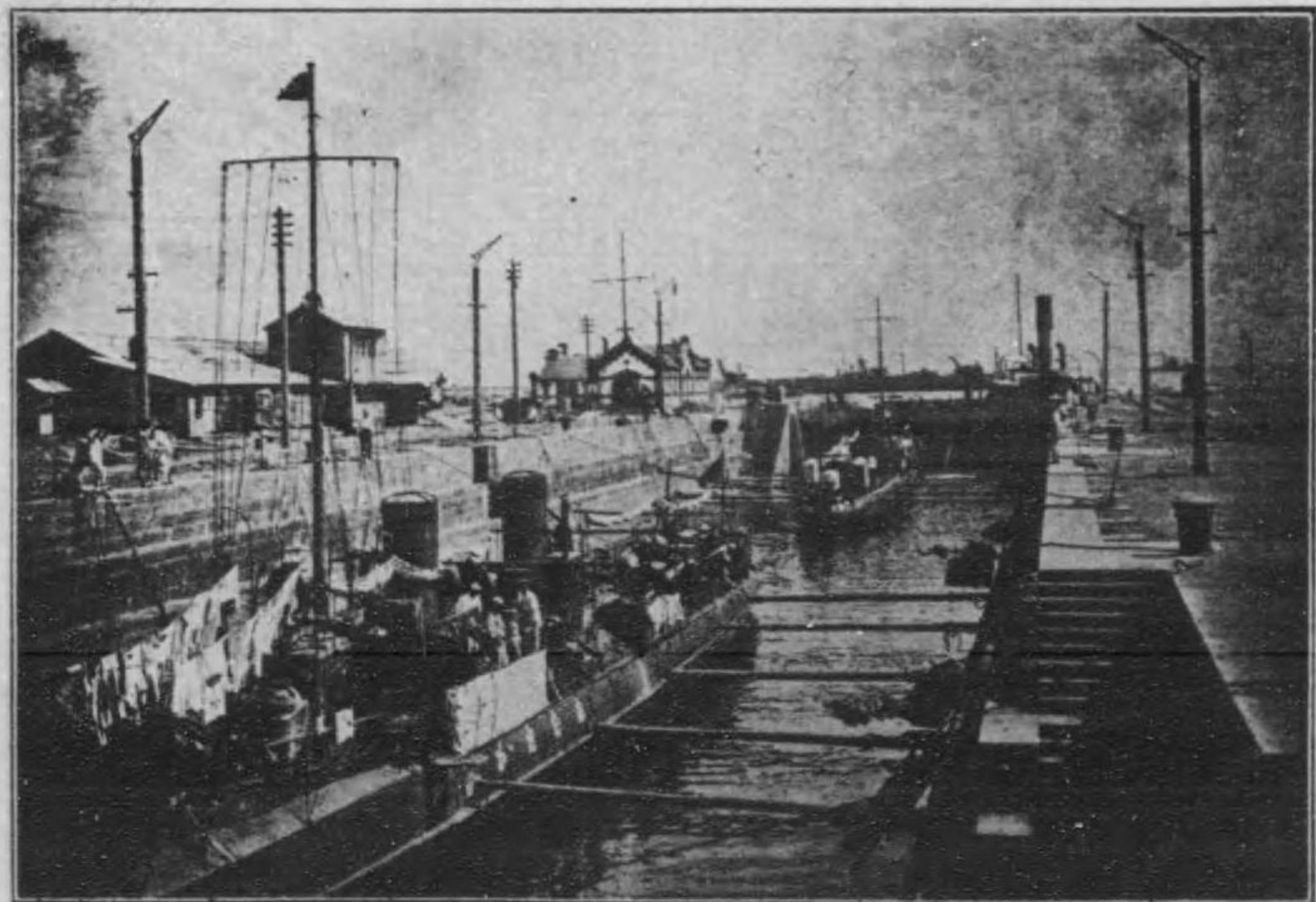
ける最大の製鹽地山東省沿岸に較ぶれば較不廉との説もあるが、朝鮮の官營天日製鹽などに比すればずつと廉いと云ふことである。製鹽の期節は三月下旬乃至十一月月上旬の八箇月間で、就中最も盛なるは五六兩月を推し、全生産額の過半は其間に出來する。全年の産鹽額は年に依つて多少の差あれども、明治四十三年の六十四萬二千餘石を最多とし、四十四年は天候不良の爲め約五十萬石に落ちた。其内日本人の經營に屬するもの四十二年に三十五萬二千石、四十四年に二十四萬二千石、支那人に屬するもの前者に二十九萬石、後者に二十五萬二千石、鹽田面積の割合に比例して略々半々である。其販路は四十四年の統計に依れば、朝鮮に三十一萬二千石、内地に二十二萬二千石、州内消費四萬石、其他に四萬二千石と云ふ工合で、要するに内地と朝鮮とが第一の華客である。然かも内地には專賣法の桎梏あり、朝鮮には山東鹽の競争あり、總督府の鹽政が動もすれば自給を夢みるあり。關東州の鹽業が自然の發達を許されぬ事情は全く此に存するのである。

否夫よりも更に大なる桎梏は滿洲奥地が州内の製鹽に向つて門戸を閉鎖する一事である。北清の製鹽地は上記山東沿岸の外直隸の濱にも遼東半島の北部即ち中立地帯乃至州外の沿海にも少からず存在するが従來關東洲鹽の販路は地理上主として滿洲奥地に在つた。日露戰役後に於ける日本人の鹽田企業も此自然的販路を重要な目的としたのに清國政府は州鹽の移入を拒んで受附けぬ。往復交渉遂に要領を得ずして今日に推移したのである。其結果として州内鹽業の困憊は言を俟たざる所或者は解體し、或者は合併し、一時氣息奄々の状態に陥つたのが辛うじて一條の活路を發見し得たのは前記の通り一に内地輸入の制限を緩められたこと、二に朝鮮への輸出が次第に増嵩し來つたことの爲めである。然かも朝鮮への輸出が都督府の保護金付たるに於て關東州鹽業の基礎はまだ安固とのみは云はれない。近來新に企業に着手した者もあるが其用途は寧ろ日本内地に於ける鹽田整理の結果を見越したのでも有らうか。因に日本人經營

の鹽業者は目下三箇の株式會社あるのみで、外に個人商店の企業計畫が一つ、夫れは未だ生産を創むるに至らぬ。製鹽に次で他の海の幸は漁業である。戰役の最中日本漁夫の一隊が輕艇を飛ばして渡來したのを手始めに、今日沿海の日本人漁船は二百四五十隻、漁夫一千二三百名、其大部分は四五月の交に來りて、十一月漁期の終ると共に本國に引上ぐる出稼者である。漁獲は鯛を主として日本人の需要に應ずるを目的とし、漁獲高約三十萬圓、漁場は長山列島より渤海灣内、山東北岸に至る海面を主とする。北海の大規模朝鮮海の多産には比較も出來ぬが、又好個の漁區である。陸上の産業特に日本人の農業に關しては殆んど何も記すべきことはない。水田畠作菓樹園等に從事する二三者はあつても、成否ともに疑問と云ふの外はない。只だ林業の方面に於て都督府が苗圃を設け、秃山荒野の植林に努めつゝあるは、凡ての産業政策中、恐らくは最先最急の要務と云つて



場工社會トメセ田野小子水奥

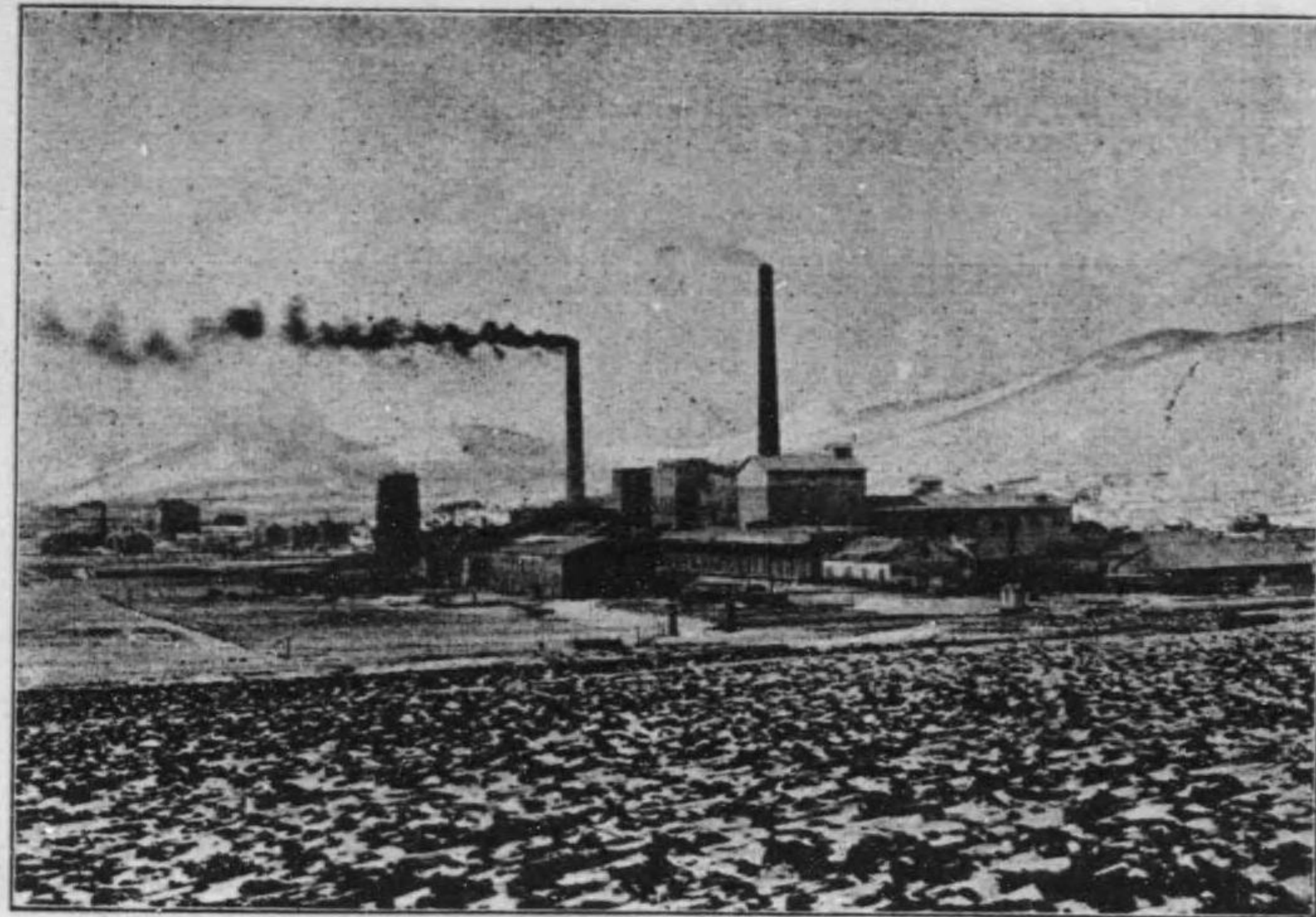


所船造崎川の連大

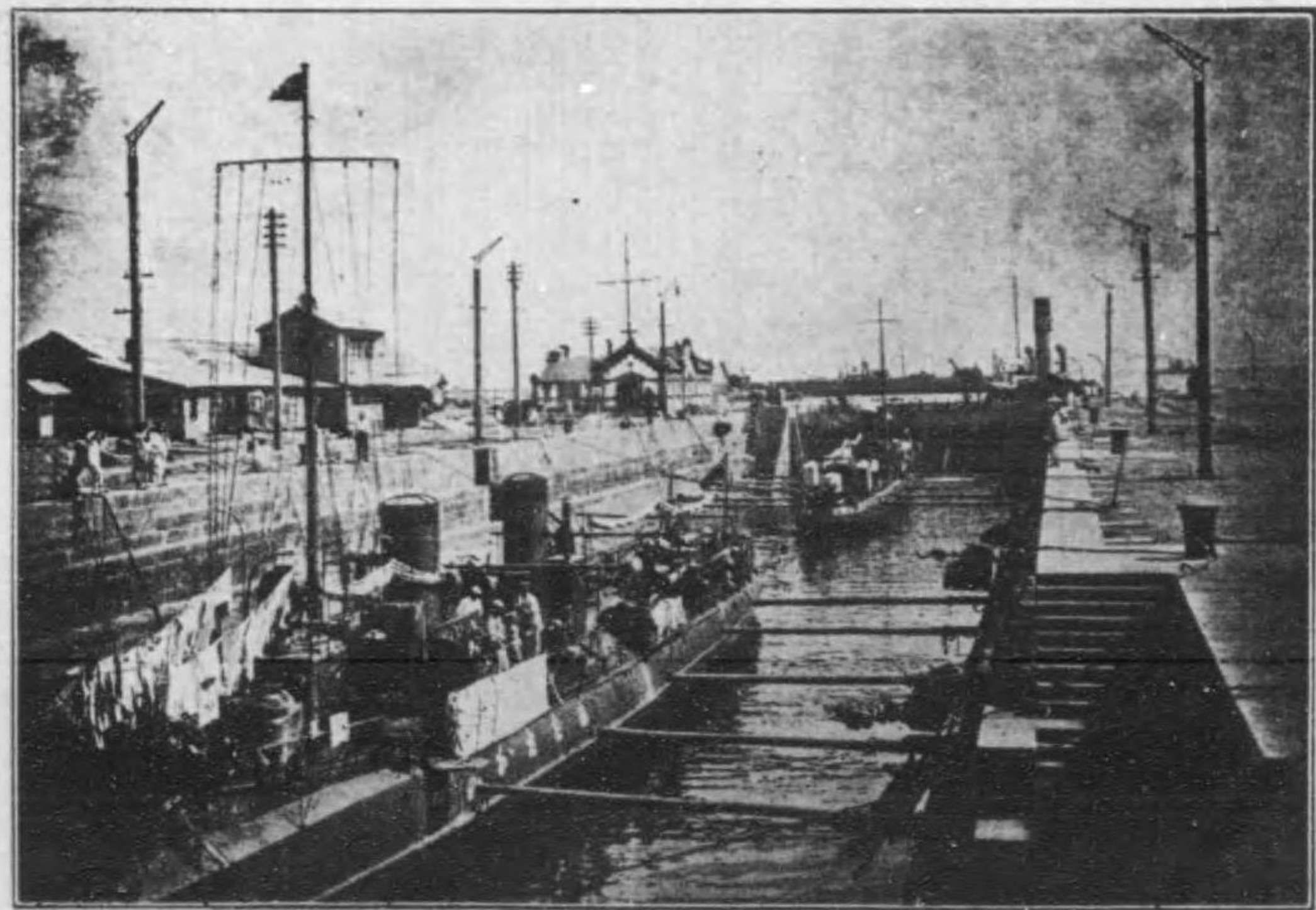
洲 滿

宜からう。借むらくは経費が少ない。年額二萬乃至三萬圓は、千年の荒廢を逐ふべく餘りに薬が弱からう。他の費用を節しても今少しく林業の経費を殖し施設を加へたいと思ふ。滿洲の一角に綠樹鬱蒼の別天地を作ることは、其利豈に獨り産業の爲のみならんやである。

工業に對する日本人の經營は、流石に農林業の如き原始的産業とは違つて居る。州内工業の最も重なるものは油房、即ち大豆を原料として豆粕及豆油を製する工場である。土民の油房は貔子窩、金州等にも散在すれど、其本場は大連である。今や滿洲全體に於ける斯業の中心は營口を去つて大連に移るに至つた。大連市内及び附近の支那人區たる小崗子の油房は、目下約五十箇所を算し、其一日の製造能力は豆粕七萬枚、此代價約十萬圓に上る勘定である。其内最も大なるものは日本人の經營に係り、他の較小なる二三を合せて總生産能力の約三分一に匹敵する實力を持つ。支那人油房が機械力を用ひて比較的新式の作業を爲すに至つたのも、要するに日



場工社會トメセ田野小子水臭



所船造崎川の連大

洲 滿

宜からう。借むらくは経費が少ない。年額二萬乃至三萬圓は、千年の荒廢を拯ふべく餘りに薬が弱からう。他の費用を節しても今少しく林業の経費を殖し施設を加へたいと思ふ。滿洲の一角に綠樹叢蒼の別天地を作ることは、其利豈に獨り産業の爲めのみならんやである。

工業に對する日本人の經營は、流石に農林業の如き原始的産業とは違つて居る。州内工業の最も重なるものは油房、即ち大豆を原料として豆粕及豆油を製する工場である。土民の油房は貔子窩、金州等にも散在すれど、其本場は大連である。今や滿洲全體に於ける斯業の中心は營口を去つて大連に移るに至つた。大連市内及び附近の支那人區たる小崗子の油房は、目下約五十箇所を算し、其一日の製造能力は豆粕七萬枚、此代價約十萬圓に上る勘定である。其内最も大なるものは日本人の經營に係り、他の較ふ小なる二三を合せて總生産能力の約三分一に匹敵する實力を持つ。支那人油房が機械力を用ゐて比較的、新式の作業を爲すに至つたのも、要するに日

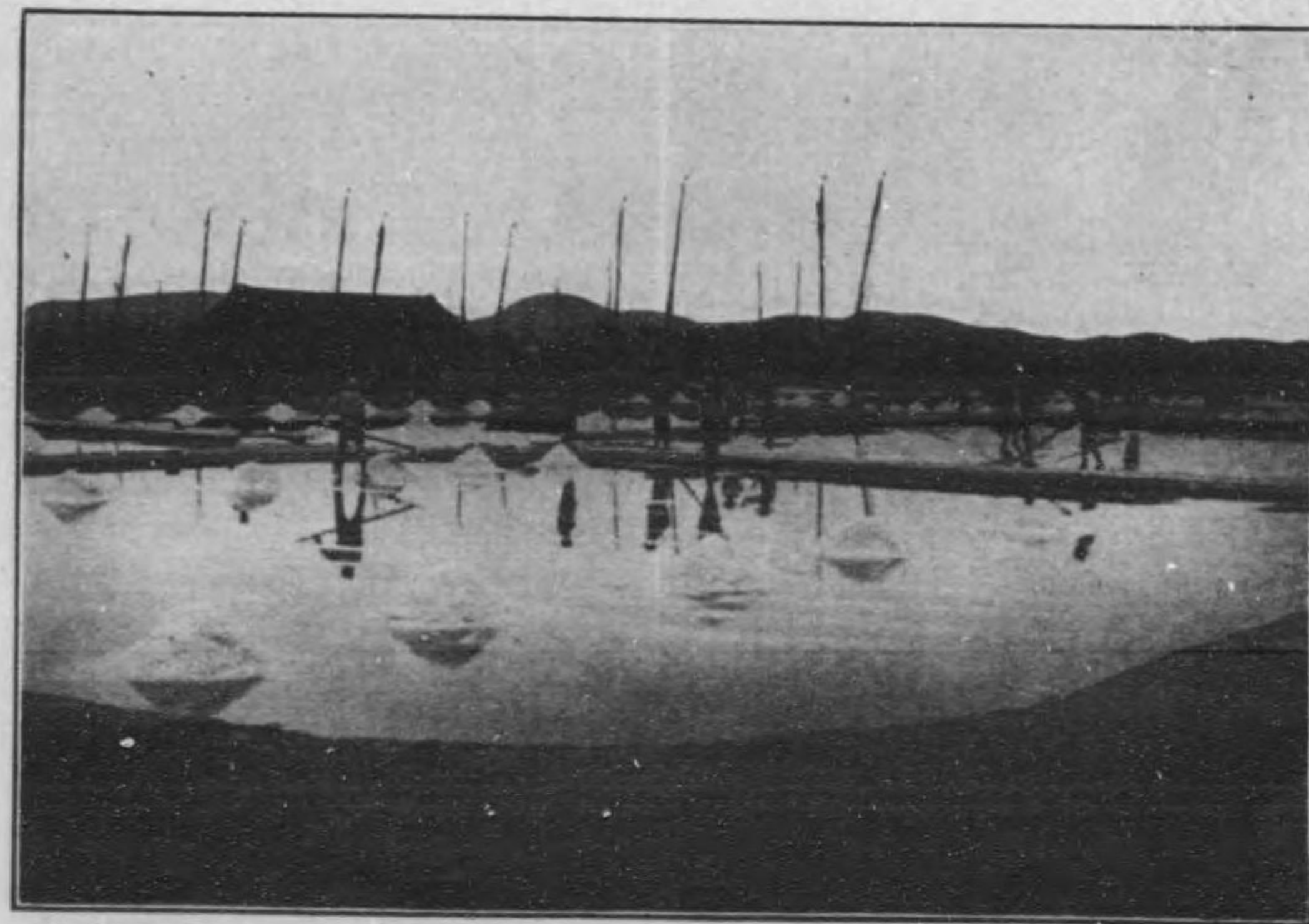
營 經 の 府 督

本人の提議其主因を爲すものと認めねばならぬ。大連が豆の輸出港たる代りに豆粕及豆油の輸出港に變じたのも此油房工業あるが爲めである。油房に投せられた資本は日本人の分のみで百五十萬圓を超え支那人の分を入れるれば約三百萬圓に上つて居る。

油房の如く普遍的ならぬ代りに一層工業らしい工業は大連郊外臭水子に在る小野田セメント株式会社株式會社の工場大連港内の川崎造船所工場の如きが其一例である。小野田は土産の材料に依り新式の機械を用ゐて一年の製造額六十萬圓以上に上り川崎は露西亞時代の船渠を利用して中型船舶の修繕小型汽船の製造を爲し兼ねて諸機械の造修を目的とする鐵工場である。其の他工場の重なるものに煉瓦製造所あり大連市街創建の必要に應じ二三小規模の石鹼製造所あり特産の豆油を材料とし又醬油製造精米、玻璃器製造製材製氷醸造等二三の小工場あれど多くは地方の需要を目的とする小規模のもののみである。石炭も安く賃銀も安く租税も高からず



獲 收 の 梁 高

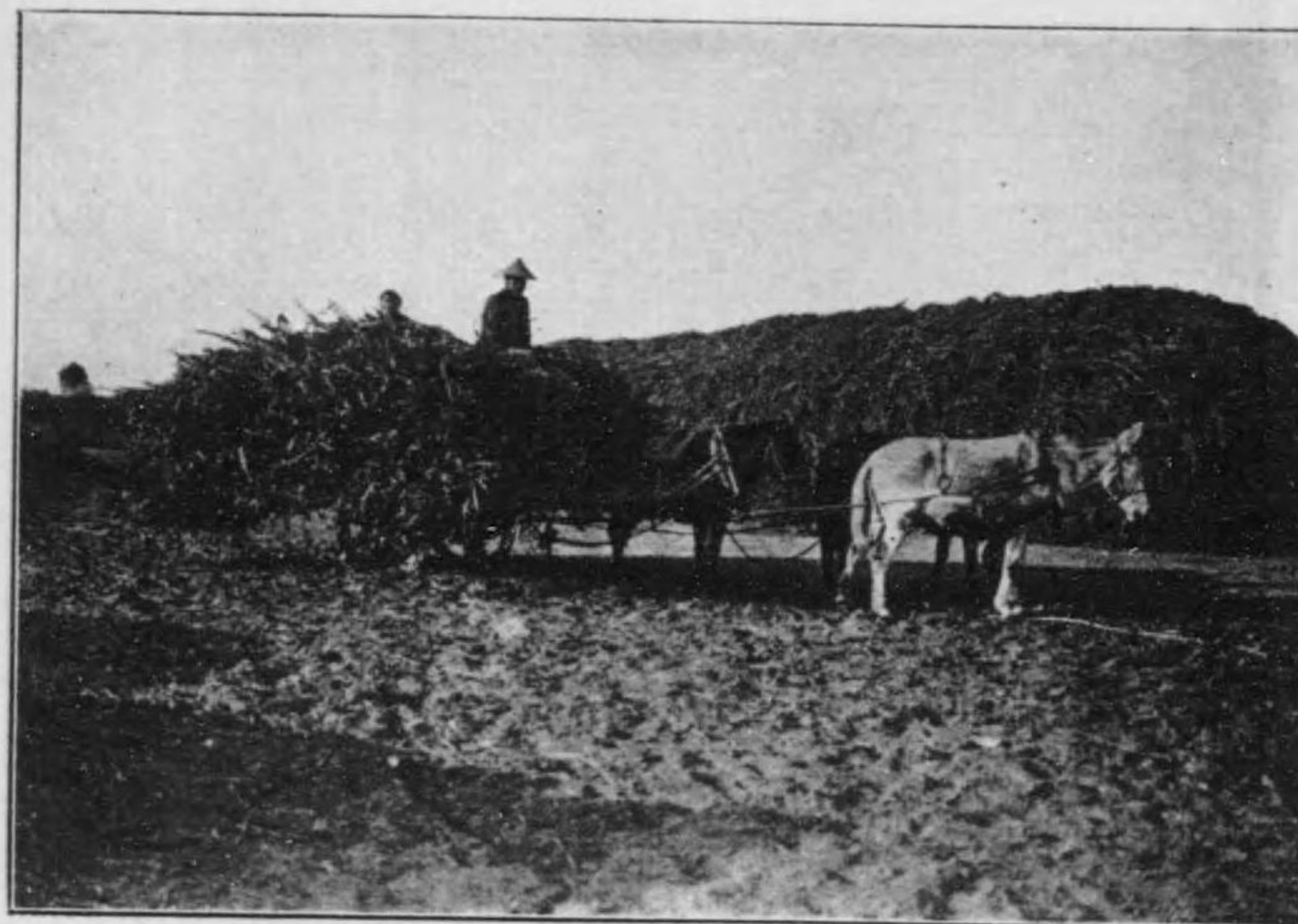


田 鹽 の 州 東 關

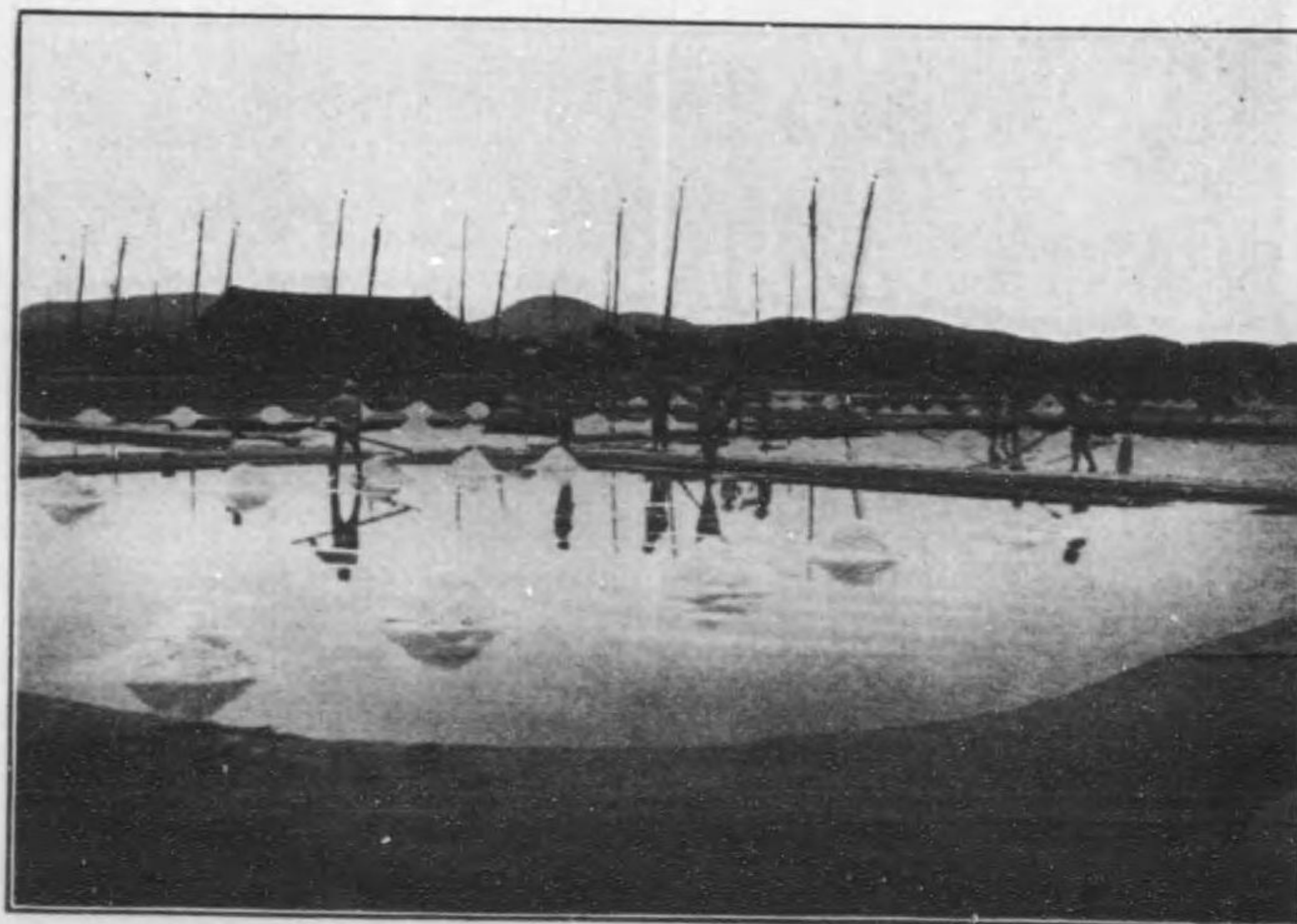
營 經 の 府 督

本人の提擧其主因を爲すものと認めねばならぬ。大連が豆の輸出港たる代りに豆粕及豆油の輸出港に變じたのも此油房工業あるが爲めである。油房に投せられた資本は日本人の分のみで百五十萬圓を超え支那人の分を入れるれば約三百萬圓に上つて居る。

油房の如く普遍的ならぬ代りに一層工業らしい工業は大連郊外臭水子に在る小野田セメント株式會社の工場大連港内の川崎造船所工場の如きが其一例である。小野田は土産の材料に依り新式の機械を用ゐて一年の製造額六十萬圓以上に上り、川崎は露西亞時代の船渠を利用して中型船舶の修繕、小型汽船の製造を爲し、兼ねて諸機械の造修を目的とする鐵工場である。其の他工場の重なるものに煉瓦製造所あり、大連市街創建の必要に應じ、二三小規模の石鹼製造所あり、特産の豆油を材料とし、又醬油製造精米、玻璃器製造製材製氷醸造等二三の小工場あれど、多くは地方の需要を目的とする小規模のもののみである。石炭も安く、賃銀も安く、租税も高からず、



獲 收 の 梁 高



田 磯 の 州 東 關

官より補助を與ふることとあれど、土地の状況はまだ工業繁盛の時代に入らぬ。金融の關係事務費の關係乃至原料販路の關係から云つても、將た又支那人勞力の粗硬蕪雜精緻の作業に適せぬ關係から云つても、州内工業の前程は尙遠遠と云はねばならぬ。地方の需要を目的とするか、左なくば或特殊のものを除き、畢竟するに州内は大工業の適當なる基址でない。農業に至つては土地の狭少にして瘠薄なる素より大に邦人の企業心を刺戟するに足らぬ。菓樹園藝の有望なることを誇張する者もあるが、山東省乃至朝鮮南部の如き更に有望の地方が附近に存在することを忘るべきでない。要するに關東州の經濟的價値は滿洲全部に對する日本商業の根據地たる一事に繋るのである。小まめなる邦人の企業心が種々の方面に向ふのは甚だ結構ではあるが、無理なる保護や獎勵や一切の人爲的促進は愚かしい事であらうと思ふ。

(四) 土地政策

旅順大連及び其附近の土地は原則として官有である。即ち都督府は最も有力なる寧ろ獨占的なる地主である。其結果として家を建つるにも工場を起すにも、一々民政署に罷出で土地の拜借を願はねばならぬ。拜借の餘地なき場合には已を得ず建築を思止まるの外はない。私人間の轉貸は認められぬ。若しか建物を賣却すれば賣主は直に土地を命せられる。其土地が萬一建物の買主に貸下げられぬ場合が有つたら夫れこそは古今無類の悪政だが、まさかには夫れほどでもない。大抵は其儘建物の買主に貸下げらるゝのである。契約の期限は市街宅地に就ては通常二十箇年とし、貸付料金は有効期間を定めて契約せらるゝ。其有効期間が満了して料率を改定する場合妄に文句を並べると出て行けを喰ふ。公益上必要の場合に

は何時土地を命せらるゝかも分らぬ。要するに地主の権利を保護することに於ては可なり綿密な代りに借地人になつて見ると可なり心細からざるを得ぬ。其心細い條件に服従する外土地使用の道は殆んど絶對に無いから、愈々以て心細い譯である。

土地官有の制度は戦後草創の際に於て無謀なる買占投機を防ぎ壟斷を制するの利益を興へたに違ひない。土地の繁榮に伴ふ價格の騰貴が獨り官に歸屬するの理、論上甚だ正しく且つ結構であらう。然し利の在る所は則ち弊の伏する所で、市邑として相當の發達を遂げた今日に於ては、利害何れとも較し難い。元來日本人は土地に對する愛着心の強烈なる國民である。農民は素より商工業者すらも争うて地面家作を所有するのは、算盤珠以外一種の満足と安心を其處に發見せんとするのである。内地に於ける市街地の土地制度は集合的なるあり分屬式なるあり、家と土地との所有を異にする場合もあり、大抵は同一なることもあり頗る區々に互つて居るが、

成るべくは己の家と其家の依つて立つ土地とを併せ有せんことを希望するの普通の人情である。宛かも日本農家の自作制度と相對應して、夫れが日本市邑生活の一特色、少くとも特色ある希望と云ふべきであらう。其利害得失は扱て措き、國民一般の性情既に然るからには強ひて反對するに及ばぬ。成るべくは一致の歩調を取つた方が良からうかと思ふ。さなきだに浮腰の在滿日本人が誤れる土地政策の爲めに一層浮腰となり、中腰となるのだと云つては、少しく過言かも知らぬが、少くとも間接の影響冥々之感化は否定の餘地がない。若しも他に重大の理由があるなら、夫れも已むを得ぬ。例へば滿鐵が附屬地を日本人又は他の外國人に賣拂つたとしても、夫れは聊か甚からう。支那は外國人の土地所有を認めぬ國である。而して附屬地は條約に依つて特に滿鐵會社に限り讓渡された土地である。夫れを一個の外國人に賣拂はん様はない。然も租借地に於ては事情が全く違ふ。土地の私有を認むるも認めぬも全然日本の任意である。日本の

政權が他から何等の拘束を受くべき理由はない。或は曰く租借期限を如何せんやと。曰く其は公權此は私權もとより問題になるべき筈はない。土地の自然的増價が私人に歸せずして官に歸するものも結構すぎて卻つて不結構ではあるまいか。富を作るの眞諦は古今東西を問はず土地に在る。土地は又最も堅固なる財産である。今此土地を官の獨占に委するのには人民致富の階梯を取除け最良の財産を禁制品として取扱ふ所以である。此くても尙人民が漸次に富んで行くなら夫れも良しとして旅順大連に於ける日本人の現狀はどうかと云へば世路は何處も險艱である。朝鮮臺灣の如きに於ては何程かの富を爲した者も偶には在るが滿洲では夫れが殆んど無い。其責を獨り土地制度に歸すべからざると同時に人民が土地すらも持てぬと云ふことは又自から累を爲して居るに相違ない。此には自然に蓄積する富がない。富を安全に蓄積する方法もない。薄弱なる借地權は多少の代價を有するに拘らず金融の目的の爲めには殆んど無代價

に見積られて夫れだけ資本の死用となる。頻々たる借地料率の引上は常に一種の不安を感せしめる。若しも地價増差の官沒てふ社會政策が行ひたかつたら先づ以て内地に於てすべきであらう。内地ですら出來ぬことを植民地に期するのは餘りに早急ではあるまいか。況んや現在の制度に於て地價増差の凡ては官に入るのである。人民の受取るべき部分とは全く無い。私有に伴ふ利益を與へずして増差の官沒だけを敢てするのは、餘りに甚いと云ふもので有らう。土地の私有に反對する者は何時も兼併壟斷獨占の弊を擧ぐるの例である。然し夫れは寧ろ時機如何の問題に歸著するかと思はれる。都督府が今まで土地を開放しなかつたのは結果に於て賢き政策であつたかとも考へられるが既往に良きもの必ず現在に適合するとは限らぬ。將來に向つては尙更である。今や大連市街の建設は一段落を劃した。既設の旅順市街も一通りの整理を終つた。夫れを好機として土地の私有を許すことに

なれば現に土地を利用しつゝある借地人に對して拂下の優先権を與ふるの外はあるまい。其際寛大の條件を許容し助くるに適當の金融機關を以てする限り無暗な壟斷は出來ない筈である。夫より以後社會事情經濟事情の變化に伴つて多少の兼併が行はれようとも夫れは何とも致方はない。或は又土地が外國人の手に渡ると云ふを理由に反對を表する者もあるが、夫れ將た已を得ざる成行ではあるまいか。大連が商業上の自由地區たるからには四方雜處世界の富と商業とを吸取してこそ面白いのである。一内外の見を固執すべきではない。現在の制度の下に外國人が一向土地を利用せぬのは權利の不安固に恐れをなした氣味もあるから先づ夫れを除却する必要も有らう。露西亞人すら大連の土地を拂下げ又は長期貸付を許したではないか。況んや旅順の如き衰殘の市邑にそんな心配は全く無用である。要するに外人の壟斷に對する危懼は曩年の内地雜居反對論と同一若くはより以上偏狹卑屈の思想と云ふの外はない。

大連埠頭附近に陸軍が廣大の地面を有する如きも困り物の一である。無論一朝の急に備ふる爲めではあらうが、ソんな場合には埠頭の倉庫なり、空地なり、將た又全市を擧げて軍用に徵發されても、苦情を申立つる者のあらう筈がない。遼東の山坡に位置する大連の地積は決して廣い方でないのに、況して港に臨んだ要地を軍用に割愛する經濟上の苦痛は察すべしである。最も陸軍でも特殊の用途例へば工場、倉庫などの用地として貸下げては居るものゝ、夫れには又色々面倒な條件が伴ふ。詮する所絶対に解放せられぬ限り、十分の利用は六かしい。陸軍當局者が一般の希望を納るゝが如く納れざるが如く、今に十分の解決を見ざるは吾人の私に遺憾とする所である。扱て又旅順に於ては要塞と軍港と陸海軍の用途並存するだけ、愈々以て厄介である。明治四十三年七月以來旅順は外國貿易に開放せられ、大連の副港たる性質を有するに至つたが、今のまゝでは水陸兩面とも軍事關係の面倒だらけで、何とも手の付け様がない。軍港なら軍港でも好い

が既に商港たる資格を付與する以上は、今少し工夫が無くてはなるまい。商港としての旅順の價値は本來高の知れたものではあるが、現在の状態で日本が世界に宣言した開放の美名に對しても、聊か極りが悪さうだ。官は地主たると同時に又家主である。然し官有家屋の大部分は露治時代の引繼物で、且つ漸次拂下の方針を取つて居るらしいから、彼是批評の限でない。

明治三十八年の春戦塵未だ收まらぬ時代に、遼東守備軍司令部が大連市に建築條例を敷いたのは、當時は兎もあれ今より思へば、一種の成功であつた。露西亞人が官衙區と名けた一部分にこそは相當の建築もあつたが、市の大部分はやつと地均らしを終へて、ぼつり／＼と家が建たうと云ふ時しも、彼等は大連を引上げたから、今の大連の大部分は實に日本人の建成になつたものである。其建成の初期に相當の制限を建築の上に加へた事は後になつて大なる便宜を生んだ。當時の建築は大部分謂ゆる假建築であつ

たにもせよ、始めから改築を豫期しただけに、後の大連建成は割合に圓滑に進行した。それだけに、大連の市街は相當の整齊を得て、頗る勿體らしい體裁に出来上つた。野戦時代を去ること既に七八年、今の滿洲は又昔の滿洲でないから、改築の爲めに鉅資を投ずることは實は頗る困難である。それにも拘らず、借地權の引上を種に改築を強制するのは多少の無理もあるが、その爲めに市街らしくはなつて行く。又一方に於て謂ゆる建築條例が戦事勿々の際に發布せられて、随分不備でもあり、日本人の生活に不適當でもあるのに、夫れを株守するのも氣が利かぬが、兎に角一定の規矩の下に市街を建成したのは、日本人としては恐らく最初の經驗で有らう。土地政策の面白からぬ結果を残したと反對に、建築制限の方は其先見を認めてやらねばならぬ。たゞ望む所は時勢の變化に鑑みて、其不備は補ひ誤れるは正し、運用宜しきを得たいといふ一事である。旅順に於ては此の如き制限のない代り、只だ官の認許を必要としてある。夫れも宜いが、彼の市街の脱け殻

に對して、最近に至つて市區改正らしい事を敢てするなどは、全く餘計のことだ。官營植民地より外に見られぬ圖であらう。

(五) 警察及通信

都督府豫算の内、最も多額の經費を要するは、一に通信事業、二に警察である。共に人民の生活に必須の機關として、將た又支那の治下に在る滿洲の他の部分と最も著しき對照を示すものとして、文明的統治の表徴となつて居る。

租借地の警察制度は、軍政時代に濫觴し、今は都督府民政部に警視總長あり、府の警務課長として關東州内外の警察事務を掌理する。州外即ち鐵道附屬地の警察事務は、明治三十九年公布の都督府官制に依つて、都督府の管掌に屬せしめられたのである。即ち警察行政の一事に於ては、州内外とも

に同一機關に統合せられ、尙上にも述べた通り、明治四十一年以來は、長春以南各開放地に於ける領事館管轄地域内の警察事務も同じく、制を都督府に仰ぐことになつたから、高級行政廳としての都督府は、此點に於て最も有力なる存在の理由を具するものと云はねばならぬ。併し警察の機關は、州の内、外に依つて多少の差がある。州内に於ては、旅順大連兩民政署、大連民政署に隸する、金州民政支署、金州支署の下に在る、普蘭店、貔子窩、兩出張所が夫れである。旅大の民政署長は普通の文官たる代りに、其下に警視を置く。支署長出張所長は警視又は警部を以て之に任ずる。即ち民政署なるものは、民政一般の機關たると同時に警察署である。旅大の兩市街地は、素より汎く管内の支那人部落に互りて百十ヶ所の警官派出所が配置せられる。日本入集團地の分は普通の交番所に過ぎぬが、支那人部落の派出所は、これ唯一の下級行政機關である。駐在巡查は一切、合切の肝煎役として、土人の半成的自治團體たる會村の父老を督勵したり、慰撫したり、御上の御趣意を

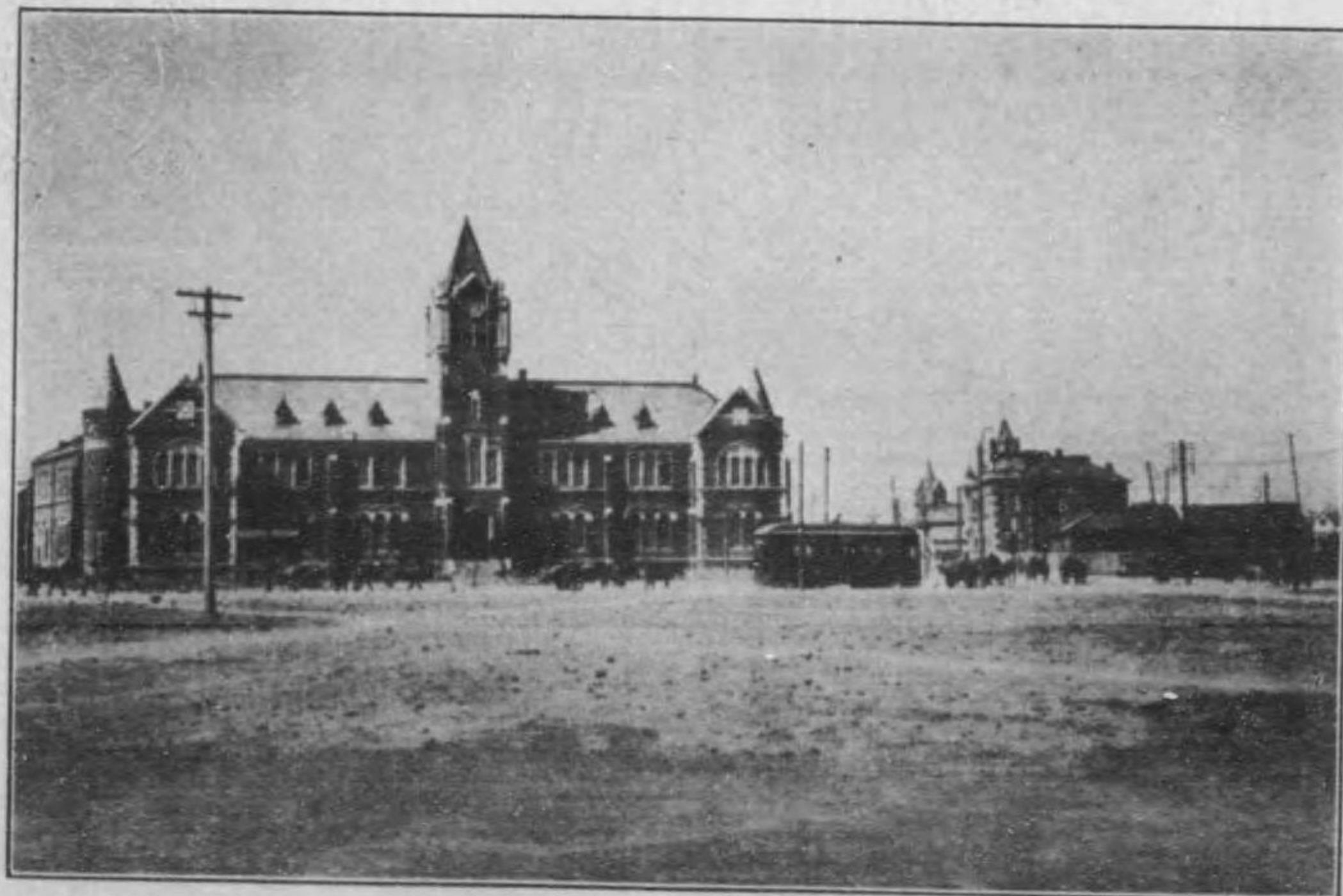
宣布し御用をも相違なく相勤めしむると云ふ仕組である。因に會とは恰かも郷といはんが如く、數ヶ村を合して一會と爲し會長村長を置き地方の公共事務も大きいが、兎に角彼等相當の町村事務を處理するのである。由來支那人の間には一種の自治思想が在る。官治の惠に浴する能はざる若くは浴するだけ迷惑を被れる彼等が變則ながら自治の觀念を養成したのは寧ろ當然の成行であらう。旅順大連の如き日本人と雜處の場所柄に於ても商務總會と云つた風の半公團體が官署の旨を承けて何かと支那人の間に斡旋する慣例である。商務總會は本來商業會議所とも云ふべき團體ながら、一面には民團とも名くべき職分をも勤める。夫れが治者に取つても被治者に取つても便利でもあり意思も疏通する。かくて州内の警察官は警視三人警部十九人警部補巡查四百三十八人外に二百四十人の巡捕即ち支那人巡查がある。巡捕は軍政時代に採用したのが手始めで、州外沿線にも約百名ほど配置せられ、其内には朝鮮人取締の爲め少數の朝鮮人巡捕

も含まれて居る。彼等の特長は經費の少きと、罪犯捜査の爲め特別の便宜を有すると等、今は不可缺の必要物となつて來た。由來在東洋の西洋人は土人を訓練して兵とも爲し、巡查にも使ふ。殊に警察吏は土民の風俗慣習、言語に精通する必要があるだけに、土人使用の調法なることは言を俟たぬ。最も支那治下の巡警なるものは下等賤劣御話にもならぬが、日本警察の隸下に在る巡捕は流石に給與も豊なれば、訓練も相當行届き、朝鮮の補助憲兵などよりすつと好成績らしい。

州外には營口、遼陽、奉天、鐵嶺、長春、安東に警務署が置かれ、且つ此數地は何れも開放地たり、領事館所在地たるが爲めに、別に領事館警察署と云ふものもある。併し彼是共通相互の扞格を防ぐの仕組は上章にも述べた通りで、加之領事館警察の費用は凡て都督府の賄に屬するのである。其外に營口警務署の下に大石橋、瓦房店、奉天、警務署の下に本谿湖、撫順、長春、警務署の下に公主嶺、安東、警務署の下に雞冠山の各支署があり、警務本支署、領事館警察



堂學科工順旅



署政民連大

滿 洲

署の下に幾多の警官派出所を分置するとは申す迄もない。且つ又領事館の管轄區域は制度上開放地以外にも互るから日本人の來往類繁なる地方には時に巡查を出張せしめ或は一時駐留せしむる等のともあるが、夫れは無論臨時變則の配置と見るべきである。そこで州外に於ける日本の警察行政は鐵道附屬地に於て較々完全に行はれ、開放地は日支人雜居の地區なれば到底十全を期し難く其れ以外の滿洲全部は何とも手の附け様がないと云ふ三段の階級に分れて居る。然し事實に於ては、鐵道附屬地と云つても線路の左右數間乃至數十間に止まり、奉天其他要所の附屬地は自から一市區を爲すとは云へ、本來支那市街と密接の關係を有するだけに司法警察の如きは別して隔靴搔痒の憾を免れぬ。名物の強賊やら、剽盜やら、暴然として殺到し、忽焉として附屬地外に去れば、何とも捉へ所はない。無警察同様の滿洲に長さ七百哩の警察地帯を作出せんとは其の困難蓋し諒とせねばならぬ。とは云へ今日州内の靜謐は云ふ迄もなく、州外沿線の治安も大



堂 學 科 工 順 旅



署 政 民 連 大

洲 滿

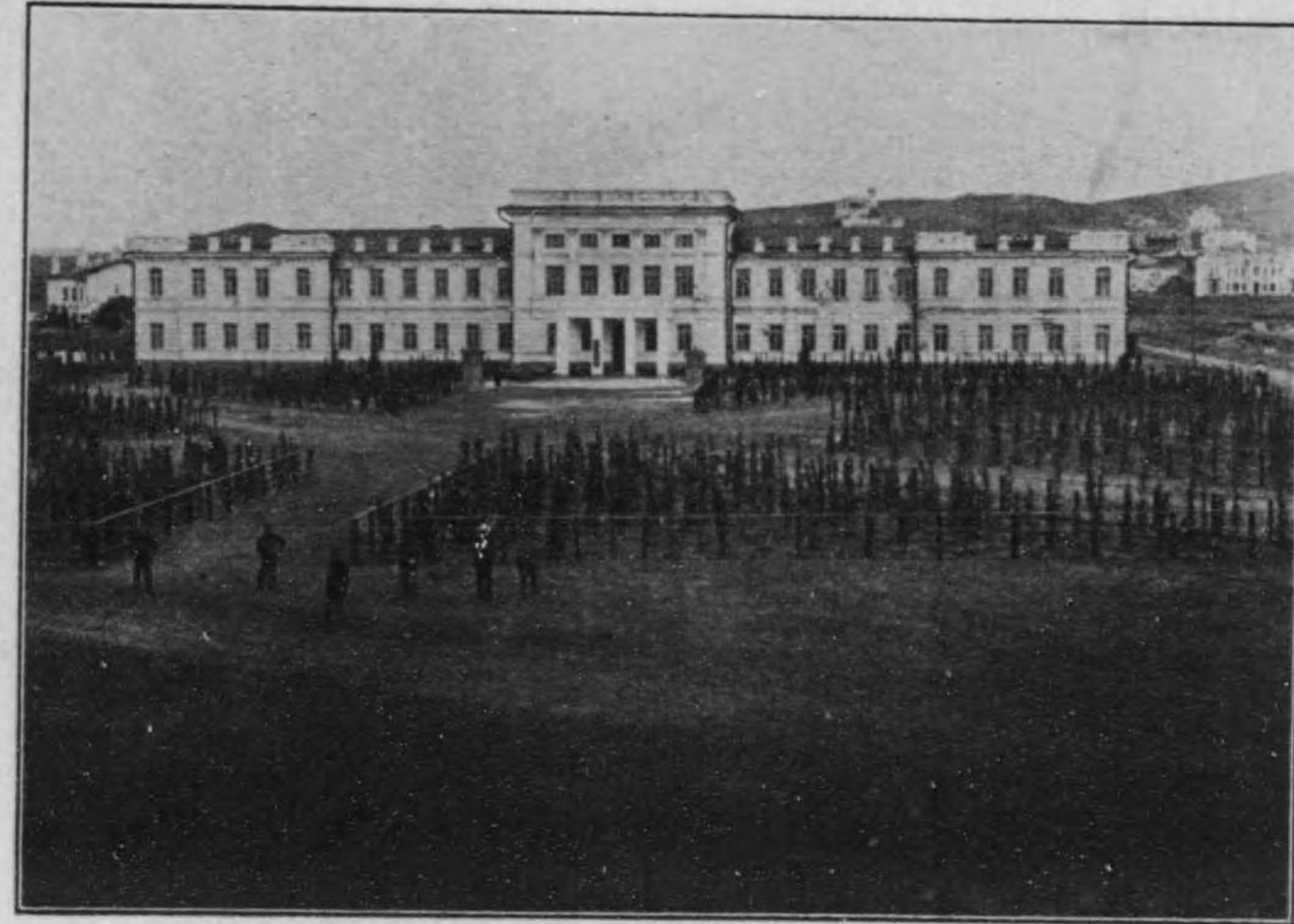
署の下に幾多の警官派出所を分置するとは申す迄もない。且つ又領事館の管轄区域は制度上開放地以外にも互るから日本人の來往類繁なる地方には時に巡查を出張せしめ或は一時駐留せしむる等のともあるが夫れは無論臨時變則の配置と見るべきである。そこで州外に於ける日本の警察行政は鐵道附屬地に於て較ぶ完全に開放地は日支人雜居の地區なれば到底十全を期し難く其れ以外の滿洲全部は何とも手の附け様がないと云ふ三段の階級に分れて居る。然し事實に於ては鐵道附屬地と云つても線路の左右數間乃至數十間に止まり奉天其他要所の附屬地は自から一市區を爲すとは云へ本來支那市街と密接の關係を有するだけに司法警察の如きは別して隔靴搔痒の憾を免れぬ。名物の強賊やら剽盜やら、幕然として殺到し忽焉として附屬地外に去れば何とも捉へ所はない。無警察同様の滿洲に長さ七百哩の警察地帯を作出せんとは其の困難蓋し諒とせねばならぬ。とは云へ今日州内の靜謐は云ふ迄もなく州外沿線の治安も大

警 經 の 府 督

分良く維持せらるゝに至つた。是れには無論陸軍協力功を認めねばならぬ。特に革命とか騒動とか比較的大事の場合又運轉しつゝある列車内の治安の如きは一に陸軍の力に依つて保持せらるゝものと見ねばならぬが、夫れと同時に沿線配置の警察隊が日常の秩序を維持し、生命財産の安固を保障しつゝある功績は滿洲に對する第一の善政と稱すべきであらう。

此上希望する所は動もすれば緩滞に流れ易き植民地的氣質と煩瑣苛細なる警察官的氣質とに適當の節制を怠らす、益々日本警察の價値を發揮して貫ひたいと云ふ事のみである。目下州外配置の警察吏は警視六人、警部二十四人、警部補巡查六百九十五人、外に巡捕九十四人で上記州内配置の分と合せて南滿洲の警察隊は總員實に一千五百人を超ゆる勘定である。

州外の警察官が職務を行ふに當つて幾多の困難に遭遇すべき事情に在るとは、上に其一端を述べたが、特に開放地に於ては、日支雙方の警察が並存するだけに事は愈々面倒である。偶には相互の衝突もある。罪犯の奪合



部軍陸府督都東關順旅



校學小三第連大

警 經 の 府 督

分良く維持せらるゝに至つた。是れには無論陸軍協力功を認めねばならぬ。特に革命とか騒動とか比較的大事の場合又運轉しつゝある列車内の治安の如きは一に陸軍の力に依つて保持せらるゝものと見ねばならぬが、夫れと同時に沿線配置の警察隊が日常の秩序を維持し、生命財産の安固を保障しつゝある功績は滿洲に對する第一の善政と稱すべきであらう。

此上希望する所は動もすれば緩滞に流れ易き植民地的氣質と煩苛細なる警察官的氣質とに適當の節制を怠らす、益々日本警察の價値を發揮して貰ひたいと云ふ事のみである。目下州外配置の警察吏は警視六人、警部二十四人、警部補巡查六百九十五人、外に巡捕九十四人で、上記州内配置の分と合せて南滿洲の警察隊は總員實に一千五百人を超ゆる勘定である。

州外の警察官が職務を行ふに當つて幾多の困難に遭遇すべき事情に在るとは、上に其一端を述べたが、特に開放地に於ては、日支雙方の警察が並存するだけに、事は愈々面倒である。偶には相互の衝突もある。罪犯の奪合



部軍陸府督都東關順旅



校學小三第連大

も起る。相手を小勢と見れば直に強くなるのが支那人の常習で、兎もすれば多勢を頼んで日本の警官乃至兵士を凌辱する等の場合も無いではない。安奉線改築の當時沿線一帯に起つた日支巡査の衝突の如き、其の最も著しい實例である。支那は流石に同線の守備権を云々しただけに、非常に優勢の警察隊を沿線に分屯せしめた。さりとて日本側は鐵道地域内に於ける支那巡査の警察権執行を認めぬから、彼等は阜の中山の上、展望の利く所に佇立して、ボンヤリと汽車の進行を眺望すると云ふ珍圖を現出した。時には停車場附近を徘徊して小勢の日本巡査と衝突を試みる。雙方に負傷者を生ずると云ふ騒ぎが大分續く内に、日本は巡査の配置を密にして、先づ支那人の強がりやを挫いた。流石の奉天政府も此馬鹿らしき冗費には閉口したと見え、續て沿線の巡査を減少した。かくて一時有名なりし安奉線の警察戦争も今や殆んど終熄に歸したが、一事は則ち萬事である。此時ほど御互に一種の成心を包藏せぬ場合に於ても、どうかすると雙方の間に面倒が

起らぬとも限らない。支那側は勿論日本側に於ても心すべきところである。若し夫れ最近長春の日本警察が支那人罪犯を拘置したと云ふのを種に商民一同ボーイcottを宣言したなどは言語同斷の至り、きつと支那人どもを戒飭して不心得のない様にせねばならぬ。滿洲の如き地方に於て治安の根柢は何としても武力である。大局に於て南滿一帶の靜謐を保持するものは、獨り日本の武力を推さねばならぬ。其武力とても現在駐屯の兵は高の知れたものである。然し其背後には日本陸軍の威名がある。後詰には日本の全陸軍が控ふるから、一箇師團半足らずの武力も、以つて南滿洲全部の鎮臺となり得るのである。陸軍配置の詳細は此に擧ぐべき限でないが、其大要は遼陽に師團があり、公主嶺に獨立守備隊が屯する。師團は州内及び沿線の要所に比較的大部隊を爲して分駐し、守備隊は其の任務の特別なるだけ、州外一帯に細かく分れて散屯し、列車の警乗兵も夫れから出すのである。その外州内に要塞あり、沿海には旅

鎮守府の艦艇遊弋し、天皇の武威の及ぶ所、海陸の治安が適當に維持せらるることは言を費す迄もない。

郵便、電信、電話等の通信事業に就ては、州の内外に何等の區別もなく、一律に都督府通信管理局の制を受けて居る。内地との郵便は、安奉線開通後も一時一週二回の海路航通に依り、多少の物議を惹起したが、今や普通郵便物だけは海路を便とする場合の外、全部朝鮮鐵道を經由するとに改められた。電信の交通は、朝鮮經由と海底線との二條を有し、外に大連附近の大孤山に無線電信局の設備があり、内地定期航路の大坂商船四隻、上海定期航路の滿鐵汽船二隻は、無線電信を装備し、電話は重なる日本人集團地内と其相互間に通じ、通信事業の經營は先づ以て遺憾なき程度に達して居る。其の結果として郵便物電報通報も漸を以て増加し、収入も殖え、通信事業の經常收支だけは完全に相償ふに至つた。支那治下の滿洲にも多少の郵政はあるが、何れは不振を極めたもので、滿洲重要都市間の通信に就ては支那人すらも

一に日本通信官署を信用する。警察と郵便とは何處に行つても日本人の得手のものである。

(六) 教育及司法

滿洲在留の邦人約十萬、その大部分は家族を有する移住者であるから、普通教育の設備は無論必要である。目下中等教育は都督府之を擔任し、旅順に官立の中學校と高等女學校とが在る。小學校は關東州内に於ては都督府地方費の支辨に係り、州外の鐵道附屬地に於ては滿鐵が之に任ずる。民團又は日本人會の如き領事管下の團體でも曾て小學校を經營したが、大方は經費不足の爲め滿鐵に引繼ぎ、今は營口、安東其他に面影を止むるのみである。明治四十四年末の統計に依れば、州内の小學校七、それに四箇所の分教場を入れて生徒三千六百人、州外八校、分教場八、生徒數千七百人、領事館管

内四校生徒五百六十人南滿洲全部を通じて校數三十八生徒數は彼是六千に近い。

官營植民地たる旅順は同時に南滿洲の學校町である。中學校高等女學校に五百名の男女學生あるが上に此には問題の學校旅順工科學堂なるものがある。學堂創立の理想が何で有つたらうとも現在に於ては只の高等專門學校高等工業學校たるに過ぎぬ。日本の各府縣より生徒を募集して旅順の廢墟殘壘の間に工業教育を施すと云ふだけである。支那人に高等教育を施すと云ふのでもなく特に支那向きの青年を仕立てようと云ふのでもない。或は又在滿邦人の爲めに子弟教養の機關を供しようとするでもない。然らば旅順は工業學校設立地として他に儻なき利便又は長所を有するかと云へば何にもない。否寧ろ不便で不適地と云ふのは此には唯一の工場もなく研究資料もなく一般文化乃至社會事相の學生を啓發するに足るものもない。生徒の實習は主に學校附屬の標本的工場に於てし、

已むを得ざる時は大連又は沙河口の滿鐵諸工場に就き或は遠く内地に歸るのである。只だ此學堂が聊か内地の同種學校に異なる點は設備の費澤なること經費の方外に掛ること授業料其他學費を免除することなどに限つて居る。學校所屬の財産百萬圓以上年々の經費二十餘萬圓二百人内外の生徒に對して職員七十餘名生徒一人當りの公費千二百圓乃至二千圓而して製造せられた人物が只の技手で内地に逆輸出する外滿洲で消化し切れさうもないと來ては工科學堂なるものも餘りに厄介ではあるまいか。要之するに工科學堂が旅順に存立する理由は差當つて何も見付からぬ。學堂そのものを颯々と内地に送還するか内地でも迷惑ならば生徒の處分だけを附けて學堂は潰して仕舞ふに限る。比較的偏鄙の旅順に學校を集めるのは畢竟其の繁榮の爲めだと評する者もあるが果して然らんに事は體間達の沙汰と云ふの外はない。

植民地の教育は由來先進國に於ても一問題とせられて居る。然し夫れ

は重に土人教育の側であつて本國からの植民人に就ては大した問題は無い。元來歐人の植民地なるものゝ多數は彼等の生活に不適當なる熱帯地方である。其の温帯に屬するものは北米と云ひ、濠洲と云ひ、若くは加奈陀と云ひ、最早植民地を以て見るべきでない。歐洲の過剩人口は主に其方に流れて行つて、其代りに今の謂ゆる植民地なるものは大體上資本の植民地、企業の植民地である。従つて多數者の移住を必要としない。縦しや多少の必要は有つても、風土氣候その他の關係から歐人の移殖を困難とする場合が多い。既に植民人が少數で、且つ土着的でない限り、子弟教育の問題を生すべき筈はない。小學教育か、高く中學程度要するに普通教育の設備が、夫れも極少數あれば足りるのである。然るに我日本の植民地は朝鮮と云ひ、臺灣と云ひ、歐人の植民地に比すればズツト植民人が多く、爾かも其植民人は各種の階級を網羅し、一般に家族的且つ土著のである。普通教育設備の必要は勢ひ大ならざるを得ぬ。又其設備も成るべく數多く成るべく普

遍的ならしむるの必要がある。其設備の如何が常に植民人の頭を悩まし、又教育費の負擔が内地同様可なり大きいのも已を得ざる結果と云はねばならぬ。西洋の諺に新開地に最も必要のものは寺と酒屋だと云ふが、日本人に取つては寺は兎もあれ、普通教育の設備だけは必要不可欠のものである。之なくては、逆ても植民人の足が留らぬ。此くも教育を重視する日本の植民人に對して、官廳なり、會社なりが大に教育機關を整備するのは甚だ結構と云ふの外はない。然し物に程度が有るからには、普通教育の機關を必要とする理由即ち専門教育の機關を必要とする理由とはならぬ。今や我日本は寧ろ學校の過多、青年向學心の過度に困つて居る。其弊風を何も無く、植民地に持込ますとの事であらう。且つ夫れ植民地は資本及び企業の爲めに新奇の舞臺を供すると同時に、物質的には本國製品の捌き場たり、社會的には過剩人口の放田地たるべき約束を持つて居る。而して滿洲の事情は徒に移住者の數を競ふを許さぬから、勢ひ質を吟味して、國民中の

技術を有し事務の才幹を有し換言すれば出来上りたる人物を働かす場所としなくてはならぬ。教育ある獨逸青年は争うて米國に出稼するさうだが、教育ある日本青年の出稼場所は大きく云へば東洋一帶就中日本の勢力下に立つ各植民地を以て其の最も就き易き場所とする。今や植民地自ら子弟を教養して一般の進路を杜塞するのは、果して何の意であらうか。況んや植民地の製造品を以てさなきだに飽和の状態に在る内地に逆輸入の如きは更に一層解らぬ話である。要するに植民地は人を働かす所である。人を育てる所ではない。植民地に在る子弟が僅々五六百哩の本國に歸つて専門教育を受け得ぬと云ふが如きは、想像すべからざることである。最も中等程度の専門教育は自から別問題で例へば東洋協會が大連に低度の商業學校を設けたる如きは、能く植民人の急需に應ずる所以と思ふ。此種の中等程度又は補習的の學校は將來益々其必要を感ずるであらう。支那人教育に對して都督府が餘り深入せぬのは賢き方針と云はねばな

らぬ。目下其方の機關としては大連旅順金州其他一二の邑里に地方費支辨の公學堂あり、村落に小學堂蒙學堂乃至舊式の書房と云ふものがある。公學堂は主として日本語を以て普通必須の課程を授け、小學堂以下は會村の共立又は私立に屬する、何れは不完全極まつた寺小屋である。遼東の一角に支那文化の源泉を築くも好からうが國家としては其處までの力も及ばず、義務もない。香港や青島のカレッジの眞似などは他日は知らず、今は早い。縦しやそんなものゝ必要があつても、志士仁人、宗教家などの任務でこそあれ、國家が出婆婆するには及ぶまい。

租借地の公法上の性質に就て論議を費す迄もなく、内地人支那人諸外國人ともに完全に日本の法權に服従して居る。司法機關は旅順に在る高等地方の二法院と、或程度の事件に付ては民政署長支署長が裁判權を有つ。州外の司法機關は云ふまでもなく領事館であるが、滿洲に對する特例として、重罪の公判と、外務大臣の特に命じたる刑事事件の管轄は都督府地方

院に屬し又領事裁判の覆審は終審として高等法院の管轄に屬するのである。領事館や民政署裁判の間誤つきに就ては多少の非難もあるが、扱て何と致方もなささうだ。

滿鐵の施設

(一) 組織

日露戦役の有形的獲物、即ち一に遼東租借地の繼承、二に樺太半部の回復、三に南滿洲鐵道の譲受の中で、其の利益の最も大なるは何としても鐵道を推さねばならぬ。旅大に起つて北の方長春に終る本線並に安奉線併せて僅に七百哩に過ぎざれど、滿洲に於ける日本の凡百の經營は悉く此鐵道を

中心として成立つて居る。之があるが爲めに沿線の要地に日本人の足溜が出来商賣は發達し、之があるが爲めに日本の兵力は滿洲に實在し、政治上の特殊なる地位は始めて承認せらるゝのである。要するに南滿洲に於て日本が露西亞に代つたと云ふ事實の具體的證明は、只だ此數條の鐵道に存するから、謂ゆる滿鐵なるものは、只の運輸業者以上の目的を有し、又その鐵道は土工と軌條の集合より以上の意義を有するものと見ねばならぬ。

滿鐵の創立は明治三十九年の末であつた。同年六月會社設立に關する勅令公布せられ、七月設立委員八十名の任命あり、委員長は兒玉大將之に當り、大將薨じて、寺内陸相之を襲ぎ、委員は朝野各方面の有力者を網羅した。會社の目的は日露戦争の第一戰果を收めて、滿洲經營の大立物とならうと云ふのには恰かも戦後企業熱勃興の初頭に當り、且つ又政府の方針も景氣引立の大鳴物に使はうと云ふのだから、株式の應募は前古未曾有の大好況を呈した。會社の資本金は公稱二億圓内一億圓を政府の出資とし、之に

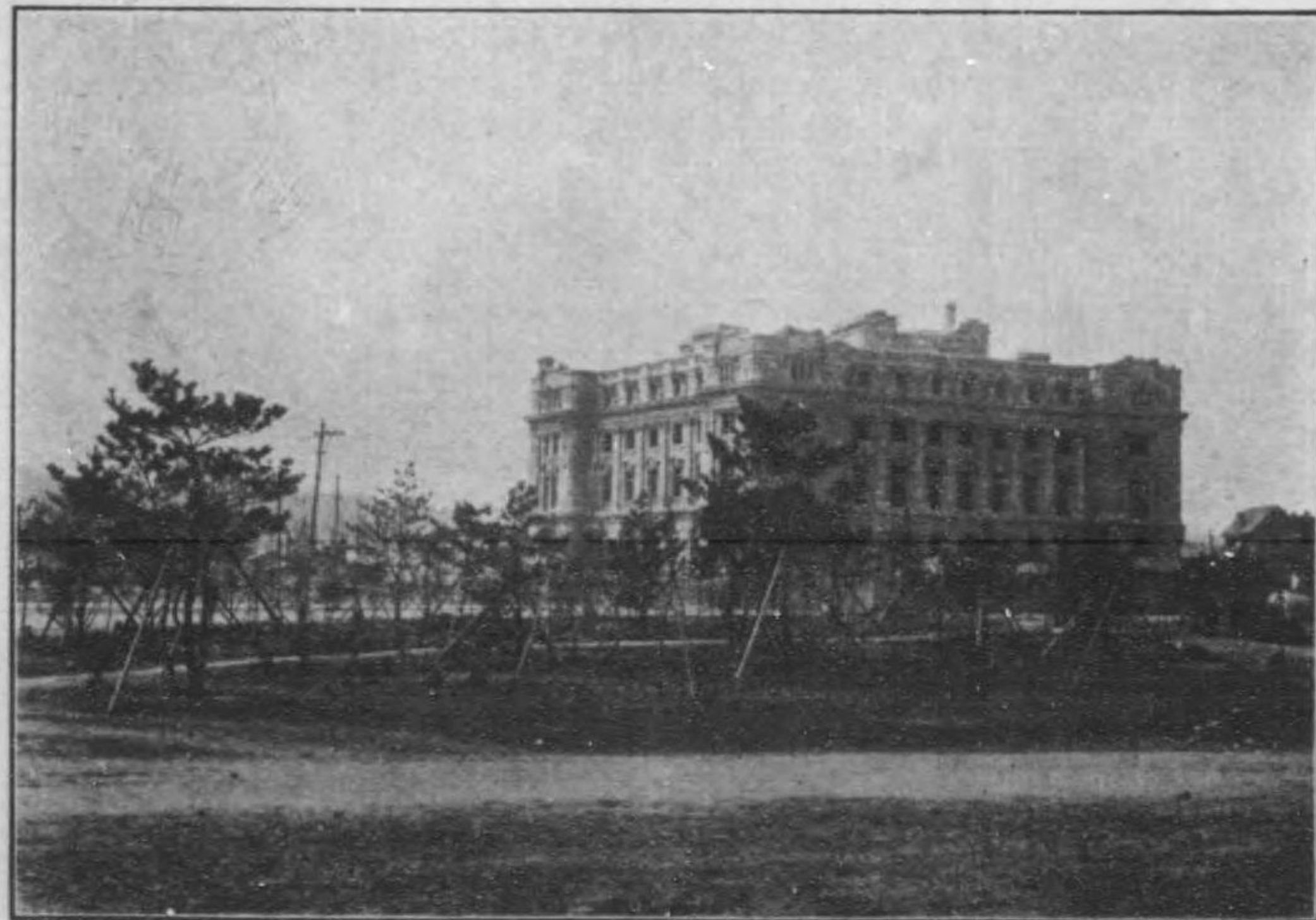
は滿洲に於ける既成の鐵道一切の附屬財産並に撫順煙臺の兩炭坑を充て、其餘の公募一億圓の内取敢す第一回の募集に掛けたのは僅に二千萬圓十萬株に過ぎなかつたのに申込株數一億餘萬株即ち募集株數に對して一千餘倍の超過は寧ろ餘りに豪勢すぎた。かくて十一月一日逕信大臣より會社設立の認可を受け、其十三日後藤新平男總裁に任せられ、同月二十六日創立總會の手續を経て、日本第一の公稱資本を擁する此大會社は始めて完全に成立したのである。

流石の露西亞も支那領土内に於ける鐵道を政府の所有とはしなかつた。然し東清鐵道なるものは事實上全くの官業で會社とは只の名目だけである。滿鐵の組織は幾分軌範を東清鐵道に取つたには相違ないが、無論十が十までの官的企業ではない。半官半民か七公三民か、兎に角形式に於ては日本の商法に準據する株式會社である。日本の領土權の範圍外に在る鐵道條約の表に於ては一定年限の後無償還附すべき鐵道の持主として、夫れ

は無論適當の組織で有らう。然も此會社の權限に對する世間の評價は實の所聊か高すぎた。大抵の人は之を以て歐洲中世のチャータード會社例へば和蘭や英吉利の東印度會社と同視したが、夫れと是れとは大分に違ふ。昔の東印度會社は一の帝國であつた。今の滿鐵は帝國でも王國でもない。古のチャータード會社は兵財の權を始めとして行政司法其他一切の政權を握有し、只だ其の獨立國家と異なる點は、本國政府から極めて微弱な監督を受くること、團體の性質が私的契約に基くことのみで有つたが、滿鐵は何等夫れに類似した政權を有たぬ。東清鐵道は何程か類似の點が多いにせよ、滿鐵は難駁なる東清鐵道の性能から、手を斷ち、足を切り、其團體だけを殘した様のものである。東印度會社風の組織が一時植民地に適用されたのは、要するに土地の遠隔なること、國家の機關が其處まで手を伸ばし得なかつたこと等に歸せねばならぬが、第一に滿洲は日本の御隣である、今の形式すくめの日本にそんな自由な制度の認容されん筈もない。縦しや滿



社本道鐵洲滿南



(中築新)ルテホトマヤ場廣大連大

洲

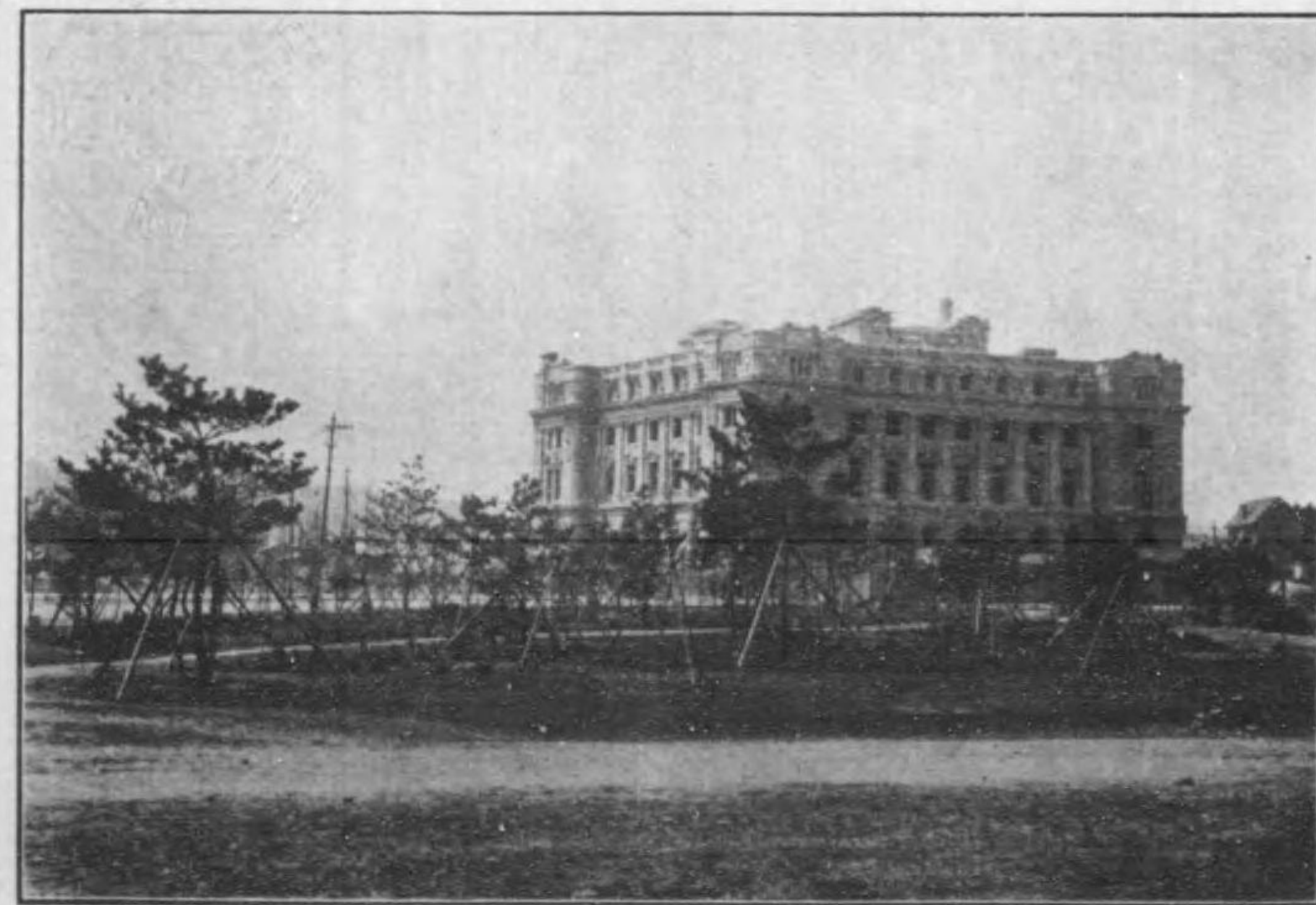
滿

鐵を以て一種の特許會社と觀るにしても、其の特許たるや高の知れた範圍換
 言すれば一切の政治的權力を抜きにした經濟的時域に限らるのである。
 後藤男や今の中村總裁は其の有する權限に於て昔の東印度總督は愚か近
 世サラワクのラジャーブルツクの足下にすら及びも附かぬ。其代り滿洲
 には武權と政權の代表者が別に存在の餘地を發見した。而して眼前見る
 所の事態を馴致したのである。

滿鐵の資本金二億圓と公稱するも、政府出資一億圓は漠然たる評價でさ
 う決めたと云ふまでのこと、残る一億圓の内八千萬圓は未募集而して募集
 株二千萬圓に對する最初の拂込は僅に二百萬圓であつた。此二百萬圓を
 以て大なる滿鐵の經營に充當すべくもあらぬから、一切の資金は社債の形
 式に依つて調達せられた。此方法は恐らく其の當を得たものと云はねば
 ならぬ。第一に日露戦後の經費多端、動もすれば資本の缺乏を訴へんとす
 る時代に、一億に近き滿鐵の經營費を内國に仰ぐことは、縱ひ不可能でない



社本道鐵洲滿南



(中築新)ルテホトマヤ場廣大連大

洲 滿

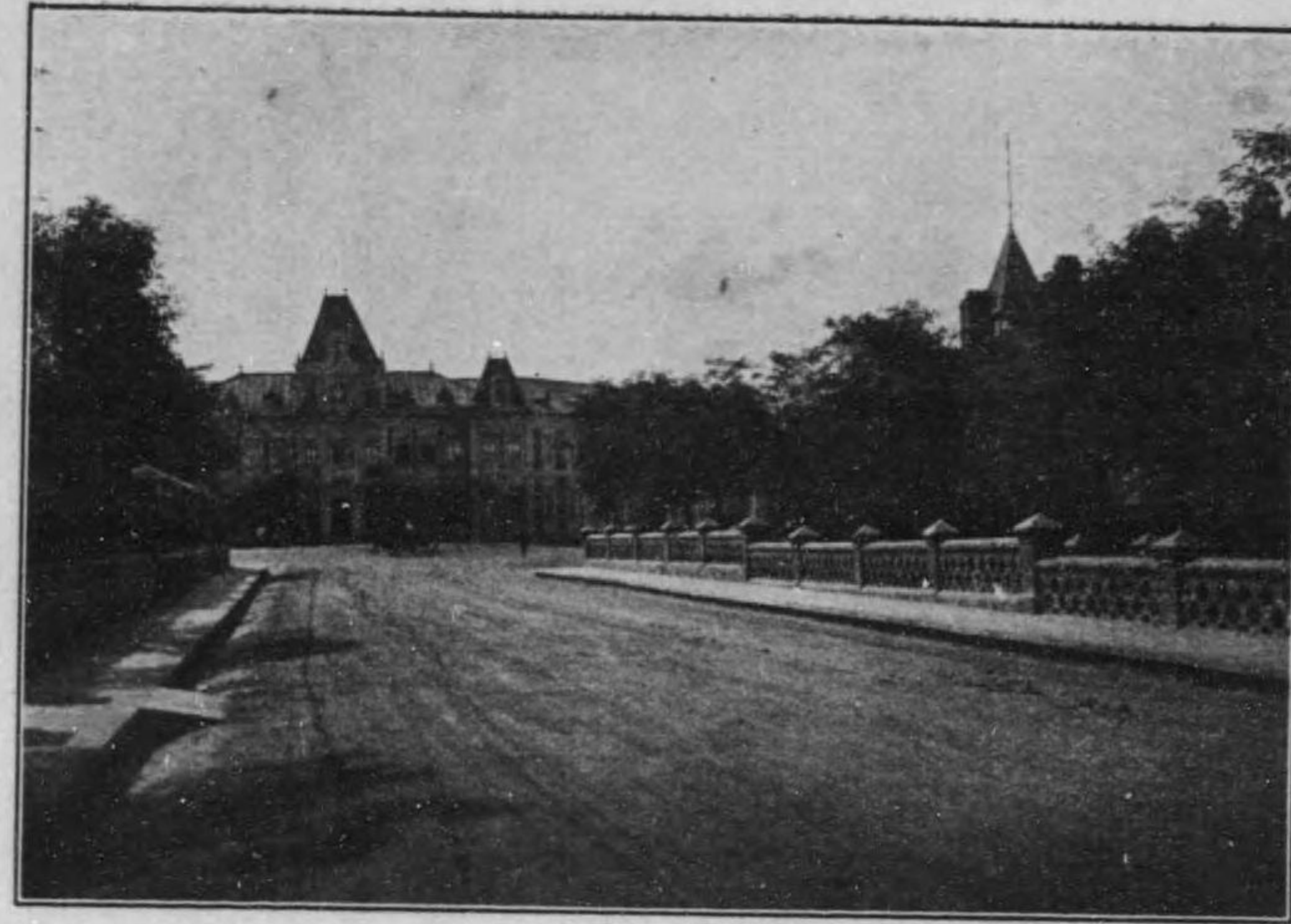
鐵を以て一種の特許會社と觀るにしても、其特許たるや高の知れた範圍換言すれば一切の政治的權力を抜きにした經濟的領域に限らるのである。後藤男や今の中村總裁は其の有する權限に於て昔の東印度總督は愚か近世サラワクのラジャーブルツクの足下にすら及びも附かぬ。其代り滿洲には武權と政權の代表者が別に存在の餘地を發見した。而して眼前見る所の事態を馴致したのである。

滿鐵の資本金二億圓と公稱するも、政府出資一億圓は漠然たる評價でさう決めたと云ふまでのこと、残る一億圓の内八千萬圓は未募集而して募集株二千萬圓に對する最初の拂込は僅に二百萬圓であつた。此二百萬圓を以て大なる滿鐵の經營に充當すべくもあらぬから、一切の資金は社債の形式に依つて調達せられた。此方法は恐らく其の當を得たものと云はねばならぬ。第一に日露戦後の經費多端、動もすれば資本の缺乏を訴へんとする時代に、一億に近き滿鐵の經營費を内國に仰ぐことは、縦ひ不可能でない。

設 施 の 概 況

迄も少くとも困難であつたに相違ない。その結果として内國資金の涸渇は勿論滿鐵經費の大部分が鐵道材料其他外國に支拂ふべきものに屬する關係上、必ずや正貨流出の餘弊に堪へなかつたであらう。第二に日本の滿洲經營が主として外資に依つて支辨せらるゝと云ふことは、政治上我に取つて寧ろ有利の狀態と云はねばならぬ。滿洲現在の諸經營は要するに歐米人の資本と日本人の企業心との結合に成つたもので、日本人のみが其利を私する次第ではない。歐米の資本家は現に滿洲が生む所の利益を獲得して居る。此關係は歐米人も存外冷淡に看過し、日本人も頓斗注意を拂はぬが、一切の企業一切の放資を獨占する獨逸の山東經營などに較べて、其間重大の相違を認めねばならぬ。日本の如き後進國が域外の經營に當る場合、資本を外國に仰ぐは、經濟上已むを得ざると同時に、政治上に於ても寧ろ安全の方法である。

第一次滿鐵社債は明治四十年七月倫敦に於て發行せられ、爾後既に四回



大連西亞町マヤホテル

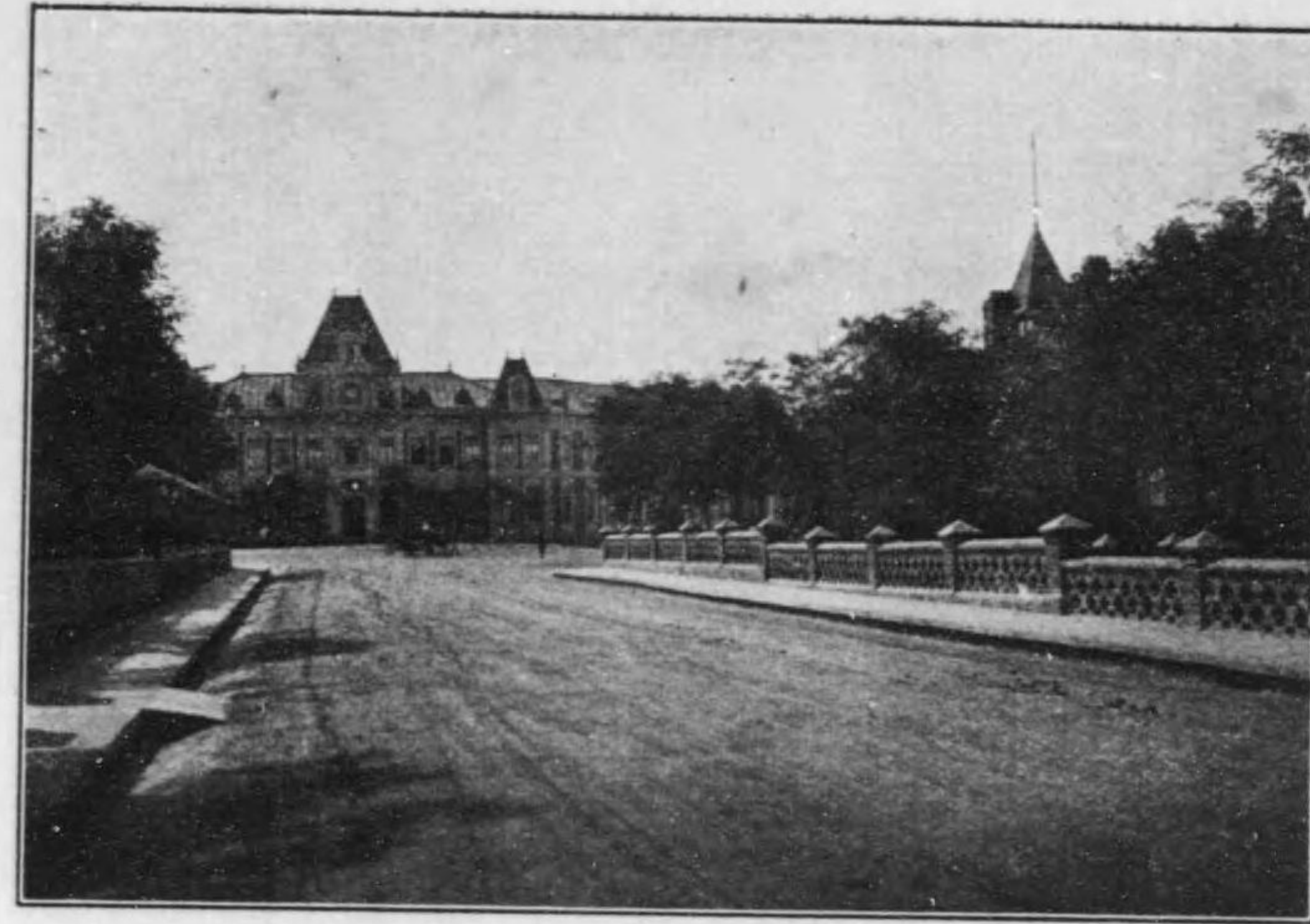


沙河工機場關車組立

設 施 の 鐵 滿

造も少くとも困難であつたに相違ない。その結果として内國資金の涸渇は勿論、滿鐵經費の大部分が鐵道材料其他外國に支拂ふべきものに屬する關係上、必ずや正貨流出の餘弊に堪へなかつたであらう。第二に日本の滿洲經營が主として外資に依つて支辨せらるゝと云ふことは、政治上我に取つて寧ろ有利の状態と云はねばならぬ。滿洲現在の諸經營は要するに歐米人の資本と日本人の企業心との結合に成つたもので、日本人のみが其利を私する次第ではない。歐米の資本家は現に滿洲が生む所の利益を獲得して居る。此關係は歐米人も存外冷淡に看過し、日本人も頓斗注意を拂はぬが、一切の企業、一切の放資を獨占する獨逸の山東經營などに較べて其間重大の相違を認めねばならぬ。日本の如き後進國が域外の經營に當る場合資本を外國に仰ぐは經濟上已むを得ざると同時に政治上に於ても寧ろ安全の方法である。

第一次滿鐵社債は明治四十年七月倫敦に於て發行せられ爾後既に四回



大連露西亞町マヤホテル



沙河工場機關車組立

の發行を重ねた。其要項は左の通りである。何れも日本政府に依つて元利の償還を保證せられる。

第一次社債 總額四百萬磅價格九十七、年利五朱、据置期間十箇年償還期限二十五箇年募集期日明治四十年七月

第二次社債 總額二百萬磅價格九十八、年利五朱、償還期限三箇年募集期日明治四十一年六月

第三次社債 總額二百萬磅價格九十七、年利五朱、償還期限明治六十五年七月募集期日明治四十一年十二月

第四次社債 總額六百萬磅價格九十八、年利四朱五厘、償還期限明治六十九年一月募集期日明治四十四年一月

即ち發行總額千四百萬磅、其内から發行手数料其他を差引きて手取千三百十三萬磅、此日本貨換算額一億二千八百八十八萬八千九百九十圓、但し第三次社債二百萬磅は第四次社債の收入を以て償還を了つたから現在の社債は總

額千二百萬磅、此日本貨換算額一億一千七百十五萬六千圓、其手取收入金と拂込株金とが滿鐵經營の血液となつたのである。因に社債發行總額と手取金との差は毎期の營業費から漸次填補し、又拂込株金は創立以來久しく二百萬圓に据置かれたのを、明治四十五年中二回に分ちて一千萬圓を拂込、今は一十二萬圓の拂込額となつた。即ち現在の資本勘定は政府出資の外、拂込株金一千二百萬圓、社債手取金一億七百八十九萬餘圓、諸積立金千二百三十九萬餘圓、合計一億三千二百二十八萬餘圓である。

滿鐵業體の本幹は云ふ迄もなく鐵道事業であるが、其附屬事業は炭坑電氣、瓦斯、港灣、船舶、旅館、病院、附屬地の諸經營工業及衛生上の試験並研究、教育機關の設備等に互つて、鐵道會社たり、企業會社たる、外市町村類の事務にも任じ、其他幾多の非營利事業を含んで居る。従つて會社諸機關の多岐なるは勿論、従事員も亦重役十四人、職員三千九百餘人、備人一萬五千五百餘人、合せて二萬に近い大勢である。職員には全部日本人を用ゐる備人の内八千

二百餘人即ち過半は支那人である。賃銀低廉なる此階級の支那人乃至普通の支那労働者が滿鐵を始め一般日本人の事業に多大の貢獻を爲しつゝあることは、今更言を費す迄もあるまい。

滿鐵の業體が餘りに多岐に互ふことは、兎もすれば邦人嫉視の目標たらしんとする所以である。然し百事草創の滿洲に於て滿鐵の如き大資本を有する者が悉皆屋に化けたのは當然の成行でもあり、又比較的有利の經營法でもあつたらうと思ふ。在滿洲の日本人十萬に近しと雖も、遺憾ながら資力に乏しい。日本人集團の較ぶ大なるものさへ、人口僅に三四千に過ぎぬから、況んや滿洲經營の當初に於て、政府が沿線の公共施設を滿鐵に命令したの、至極當然の處置である。朝鮮の日本人集團地は多く生長したものであるが、滿洲では謂ふ所の經營を必要とした。其經營者の滿鐵たることに就ては、流石に何人も異論はない。只だ滿鐵の獨占的地歩が個人の經濟的活動を壓迫し、日本人發展の範圍を狭からしめたとの非難は、多數の批評

者の時として一致する所、又一應最もらしくも聞ゆるが、實際の事情とは必ずしも一致しない。在滿洲の日本人が兎も角も現在の數に達したのは、其原因素より複雑、一々僕指の限りでない。然かも滿鐵の鉅資が種々の形を以て撒布せられ、融通の源泉となつたことは、疑もなく重要な原因の一である。在滿日本人の大部分は直接間接に滿鐵の經營を中心にして、働いて來たので、滿鐵の經營は個人の經濟的活動を促進こそしたれ、之を壓迫する等のことは無かつた筈である。少くとも個人の獨立的活動は是れまで極めて微々たるものであつた。とは云へ、獨活の大木が只一本滿洲の野に踏んぞり返れば、夫れが滿洲經營の最善なるものと云ふのではない。個々の日本人の利益が汎く滿洲の各地に點綴せんことは、政治上經濟上最も希望すべきことである。物に處するの途は時所位に依つて違はねばならぬから、滿鐵たるもの今後相當の提擧を辭すべきでない。興業時代漸く去つて營業時代に入れる今の滿鐵は、此點に於て三思の必要が有らうと思ふ。

滿洲の經濟事情は朝鮮の如きと違つて零碎の資本では取付き難い、寧ろ大資本の運用に適する。即ち滿鐵の如き大會社の活動には持つて來いである。然し大資本の妙用は小資本の敢てし得ざる大事業を爲すに在つて、小資本でも出来る小事業の累積は徒に大資本を殺して使ふものである。多様多様な滿鐵の事業は畢竟豫定の計畫を實行したまでであるが、長袖は善く舞ひ多錢は善く買ふ、今後とても無暗に事業を買込むことは聊か考物であらうと思ふ。大資本を擁する者に取つて資本と企業の方角を適當に定むることが何よりの大事、扱て次には得て有り勝なる計畫の粗枝大葉、兎角大雜葉に流れ易いのを戒め、最後に計畫の遂行に萬一のソツなきを期するの必要は云ふ迄もない。縦しや有るに任せて湯水の如くならずとも、多數の事業を連ねて彼此相補ふの結果、當事者責任の觀念が多少とも輕からんとすることもあらば、是は正しく大資本に喰はれた者である。

(二) 鐵道

ポーツマス講和會議に於ける日本の提案は、少くとも鐵道に關して頗る妥當の見解を持つた。それは哈爾濱以南の鐵道を讓れと云ふのである。その根據とする所は、東清鐵道南部支線即ち哈爾濱以南の鐵道は旅大租借條約の一ケ條に依つて特許せられ、租借地の保有と離るべからざる關係を有すること、一、南部支線の自然の分界點は哈爾濱を措いて他あらざること、二、この二箇の理由に依つて日本は右の提案を試みたが、ウヰツテ伯は頑として聞かぬ。其の對案は現に日本軍が占領して居る地點例へば公主嶺を以て分界にしようといふのである。小村伯は一步を退いて、第一松花江までを主張したが、夫すらも聞かれなかつた。而してウヰツテ案と第二小村案との中間に在る重要市邑を分界として、長春以南を日本に讓ること

になつたのである。是れは實に惜しかつた。せめて第二小村案でも成立したら、滿鐵の價値は現状よりもすつと大きく、滿洲の經濟事情も今日よりはすつと違つたらうと思はれるが、死んだ兒の年なら今更致方もあるまい。拵て一九〇五年、明治三十八年十月三十日の四平街議定書に依つて、日露兩軍の代表者は鐵道引渡に關する取極を爲した。其方法は公主嶺以南と以北と二回に分ちて授受を了しようと云ふのである。然し其の一節に「日本に引渡すべき鐵道の最北點を精確に定むることは外交上の交渉に讓る」と云ふ文句があつて、日露兩國鐵道の分界は多少の陰影に包まれたまゝ、三十九年を過ぎ、四十年六月に至つて始めて我駐露大使と露國外務大臣との間に協定を得たのである。此條約に依れば、寬城子停車場は原則として日露兩國の共有に屬する。然し日本は其共有權を放棄し、寬城子停車場を露の專有に委する代りに、露西亞は其報償として日本に五十六萬三千九百三十九兩を支拂ふと云ふのである。かくて露寬城子停車場の南端境界線が日露

兩強の接壤點と認められ、日本管下に屬する鐵道の分野は漸く確定するに至つた。

之より先き政府は明治四十年六月一日を以て出資財産を滿鐵に引繼いだ。その最も重なるものは云ふ迄もなく鐵道と炭坑である。當時の鐵道は戰役中露西亞の五呎式廣軌を三呎六吋の日本式狹軌に縮めた儘で、狹軌列車が肩身を窄めて滿洲の大野を往來して居つた。鐵道經理の爲めに野戰鐵道提理部と云ふものが置かれて、公衆の便乘便載を許さぬでもなかつたが、戰事多忙の片手間ではあるし、輸送力は乏しいし、經濟的機關としては丸で成つて居なかつた。滿鐵會社の第一事業は政府命令に依つて此狹軌鐵道を四呎八吋の標準式廣軌に改築し、且つ大連蘇家屯間に複線の第二線路を添設することであつた。謂ゆる擴軌工事と複線工事とは四十年六月一日より開始せられ、特に擴軌工事は傍ら狹軌列車を運轉せしめつゝ、其工を進むるが爲めに、一時三條の軌條を敷設する等の面倒もあつたが早くも

滿一年の後は露西亞より繼承した本支線を通じて米國式の壯大なる列車を運轉せしむるに至つた。又大連蘇家屯間二百四十哩の複線工事も明治四十二年十月を以て完成した。此敏速なる作業は確に成功を以て目すべきであらう。

安奉線の改築は技術的に云へば全く新規建設と見るべきものであつた。工事の準備は明治四十二年の初頭より著手せられ略々線路の踏査實測を終つて將に本工事に取掛らんとする折しも、端なく外交上の難問に遭逢し、愈々工事に著手したのは實に其年八月であつた。かくて十一月先づ奉天方面二十餘哩に廣軌列車を運轉し翌四十四年十一月奉天方面は本谿湖まで、安東方面は鶏冠山まで開通、超えて四十四年十一月全線百七十哩の工終つて、安東奉天間の峰巒谿谷を通じ本線同様の廣軌列車を運轉するに至つた。安奉線の竣工は滿鐵建設工事の大段落として、滿鐵に屬する鐵道系は此に始めて完成を得たのである。此鐵道系は本線大連長春間四百三十七

哩五分、長春寬城子連絡線一哩五分、臭水子より分岐する旅順支線二十八哩八分、大石橋よりの營口支線十五哩三分、蘇家屯よりの撫順支線三十六哩四分、烟臺よりの炭坑線九哩七分、大房身よりの柳樹屯支線三哩六分、本支線合計五百三十二哩八分、加ふるに安奉線百七十哩七分を以てすれば、滿鐵の全線は七百三十三哩五分となり、更に其内より本線安奉線の重複に屬する部分七哩一分を差引き、臭水子分線一哩を加ふれば合計哩程六百九十七哩四分となる。之を内地の鐵道に比すれば、本線は東北本線より較く短く、安奉線は東京濱松間に等しく、滿鐵全線は東海道山陽兩幹線を合せたものより少しく短かい。尙柳樹屯支線は目下營業せず、煙臺支線は炭坑の用に供せらるのみである。

滿洲の大野を横斷する本線の工事は殆んど何等の難所もない。只一の隧道もなく、橋梁の較々大なるは渾河の二千六百呎を最長として、清河、太子河、熊岳城、河などに過ぎぬ。遼東半島の南部にこそは切取、築堤など多少

の土工も要したれ遼陽以北の大野は極端に云へば高粱畑の中に枕木と軌條を引張つても事は足りる。従つて線路は如何にも悠揚たるもので百分一以上の勾配なく半徑十五鎖以上の曲線もない。其代りに安奉線は峰巒重疊谿谷紆餘遼東半島の脊骨を直角に横ざるだけ工事は頗る面倒を極めた。此線路には五千呎に近い福金嶺の墜道を始として大小の墜道二十四箇所、一千七百呎の太子河を始めとして橋梁の數二百二十箇所、山を鑿り谷を埋める土工ばかりも容易な業ではない。其工事たるや宛然内地の鐵道である。従つて最急勾配八十分一に及ぶ地點もある。但し曲線の最小半徑は本線と等しく十五鎖である。

滿鐵は北に於て露西亞の東清鐵道と、東に我朝鮮鐵道と、西は營口奉天の二點に於て支那の京奉鐵道と接觸を保つて居る。東清鐵道との接觸は明治四十年の日露條約に依つて規定せられ、我は露に寬城子停車場を讓つて新に長春停車場を設け、日露兩停車場の間には滿鐵の手で廣軌式一線露國

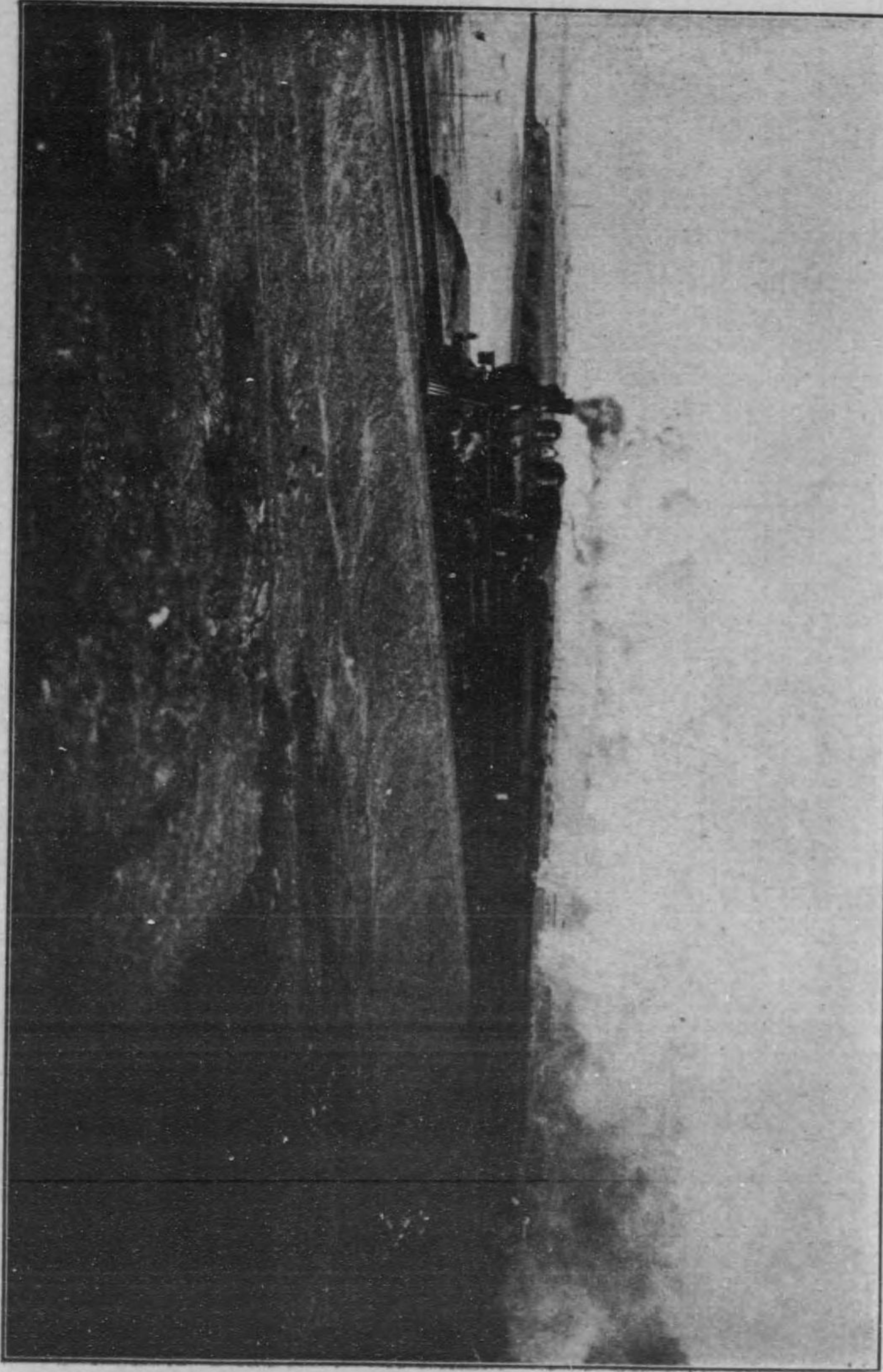
軌道式一線の鐵道を敷設して露寬城子停車場の境界線に至らしめ、東清鐵道は又夫れに接續して同様の二軌道を停車場構内乗降場に引取り、彼我の列車は此接續線を通じて他の停車場に入り得る仕組を取つた。朝鮮鐵道との接續は等しく日本の鐵道であるから、そんな面倒はなく、只だ鴨綠江鐵道橋の朝鮮鐵道に屬する關係上、朝鮮鐵道の列車が安東驛に來り、此で貨客を接續するのである。但し鴨綠江の架橋に付ては支那側と多少の外交的交渉を要し、又國境直通に關しては明治四十四年十一月の日清協約に依り、朝鮮南滿兩鐵道列車が他の一方の領域内に至る限界を定め、同時に税關検査の方法に關し規定する所があつた。京奉鐵道との接續は其初新民屯奉天間の鐵道を介し、滿鐵引繼の當時、政府は謂ゆる新奉線の管理を滿鐵に委託したが、後清國政府の買戻を諾することゝなり、明治四十年六月一日南滿京奉兩會社の間に其授受を了した。其結果として滿鐵京奉兩線の接續點は奉天に移り、現に京奉鐵道の列車は滿鐵の奉天停車場に於て接續を取つ

て居る。尙其外に京奉側に滿鐵線を横ぎつて城根停車場設置の計畫あることは別に記した通りである。營口に於て滿鐵支線は始め牛家屯に終り、後延長して新市街の一端に入ることになつたが、京奉鐵道の溝幫子營口支線は遼河向岸の河北停車場に終るから、本當の意味に於ての接續とは少しく違ふ。

滿洲の大動脈として重大の地方的價値を有するの外、滿鐵は又世界交通の要路である。然し世界交通路としての價値は全線を通じて必ずしも同一ではない。一幹の西北利亞鐵道は極東の此方面に於て宛かも枝から梢と云ふが如くに其末を分つて、哈爾濱が其第一の關節である。東するものは露西亞の本線として浦潮に終り、南するものは長春に終り、滿鐵は之を享けて奉天を第二の關節となし、其處から安奉線と京奉線とを分ち、而して本線は大連に終るのである。歐洲と日本中部以東乃至西北利亞と米國西部との交通は浦潮線に依り、日本西半部との交通は安奉線經由朝鮮鐵道線に

依り、北京、天津、漢口等支那中部との交通は哈爾濱より滿鐵本線而して奉天經由京奉線に依り、上海、香港、佛領印度方面は本線經由大連より海路便に依ると云ふのが最も捷徑且つは便利であるから、世界交通要路としての滿鐵の價値は奉天以北に於て較々著しく、奉天以南の本線と安奉線とは各々五指の一に當るか當らぬかの間である。若し夫れ滿鐵の地方的價値に至ては奉天吉林兩省の人口比較的稠密なること、其終點に大連營口、安東の三海口を有し、特に大連の如き設備完全の吞吐口を有すること、沿線に撫順の如き大炭田を有すること、其線路が舊來の滿洲商路と略々一致すること等は東清線に對する優所と見るべく、一方北滿洲の豐沃なる地味、比年駭々たる拓殖の開發、遠距離輸送貨物の饒多なること等は南滿鐵を以て及び易からざる東清線の長所である。且つ夫れ滿鐵は滿洲の三海口を扼するとは云へ、營口には衰へたれども尙遼河水運の競争あり、京奉線が銳意中部滿洲の利を吸取せんとするあり、對抗線たる滿鐵營口支線は事實上頗る不振の

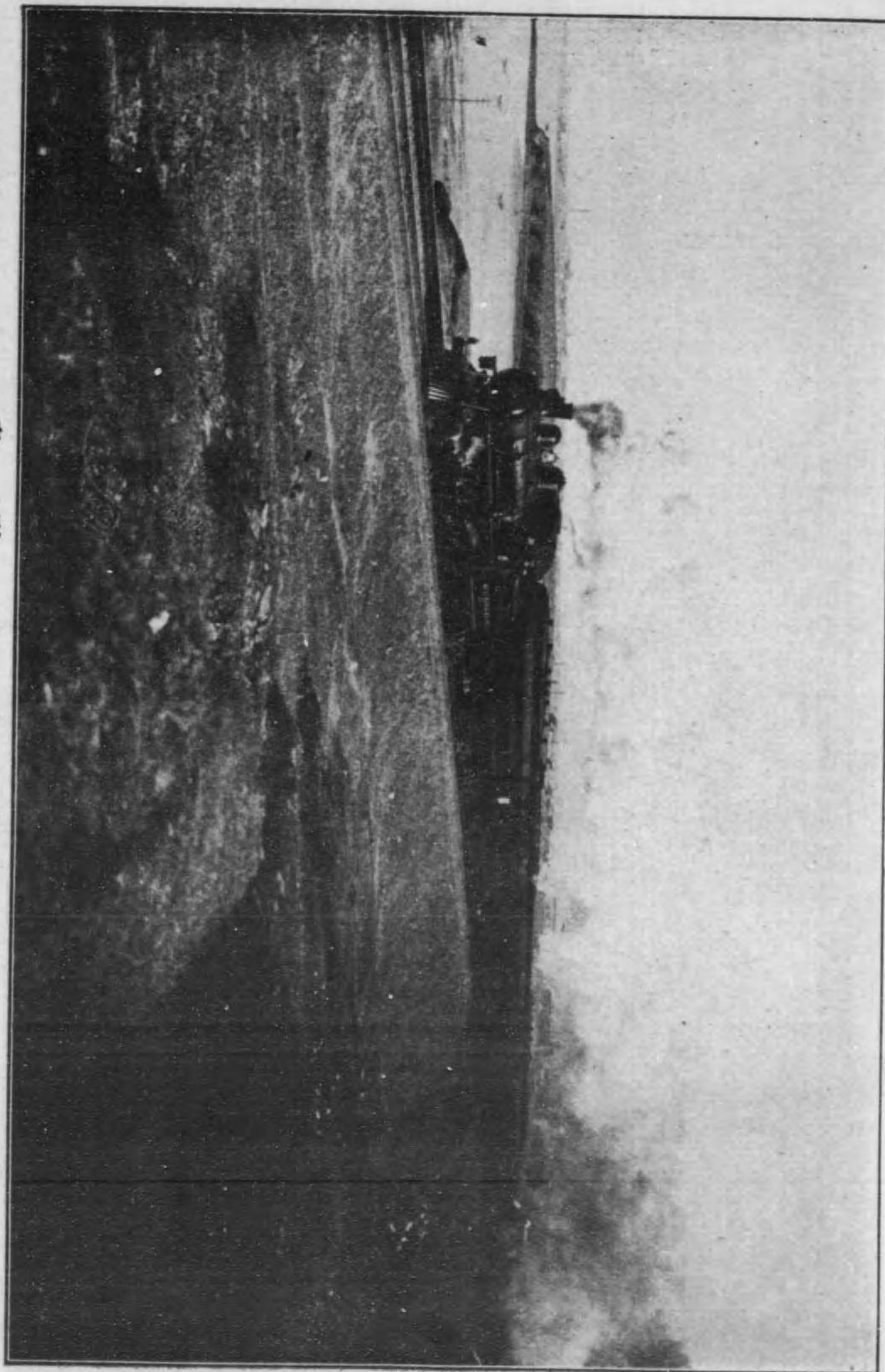
滿洲鐵道急行列車



滿洲

域に陥つて居る。安東の貿易も連年増進の勢に在るが其利益は重に鴨綠江の谿谷から下つて來るもので安奉線は多く之に與からぬ。他日の事は姑く措き安奉線は殆んど全く舊來の商路と因縁を缺き沿道の物資は素より乏しい。此線の價値は第一に軍事と政治上とから觀察すべく、第二に日本西半部に對して大陸交通の最捷路を供給した點から、第三に從來一種の袋町たりし半島の鐵道と東亞大陸の鐵道組織とを連繫して朝鮮鐵道に重要な生命を授けたと云ふ點から觀察すべきであらうと思ふ。

滿鐵の設備は線路橋梁停車場車輛等の何に於ても相當の完備に達して居る。車輛は明治四十五年三月末の統計に於て機關車二百四十三輛、客車百四十六輛、貨車二千三百三十三輛、營業線路十哩に對する車輛の割合は專ら營業用のものみにて機關車三輛、客車二輛、貨車三十三輛に當る。此等車輛は内外國製と會社工場製とを混用し機關車は米國を主として英國の製造に係るものもある。客車は莊麗なるブルマン式、コムバートメン



滿鐵列車

滿洲

域に陥つて居る。安東の貿易も連年増進の勢に在るが其利益は重に鴨綠江の谿谷から下つて來るもので安奉線は多く之に與からぬ。他日の事は姑く措き安奉線は殆んど全く舊來の商路と因縁を缺き沿道の物資は素より乏しい。此線の價値は第一に軍事上と政治上とから觀察すべく第二に日本西半部に對して大陸交通の最捷路を供給した點から、第三に從來一種の袋町たりし半島の鐵道と東亞大陸の鐵道組織とを連繫して朝鮮鐵道に重要な生命を授けたと云ふ點から觀察すべきであらうと思ふ。

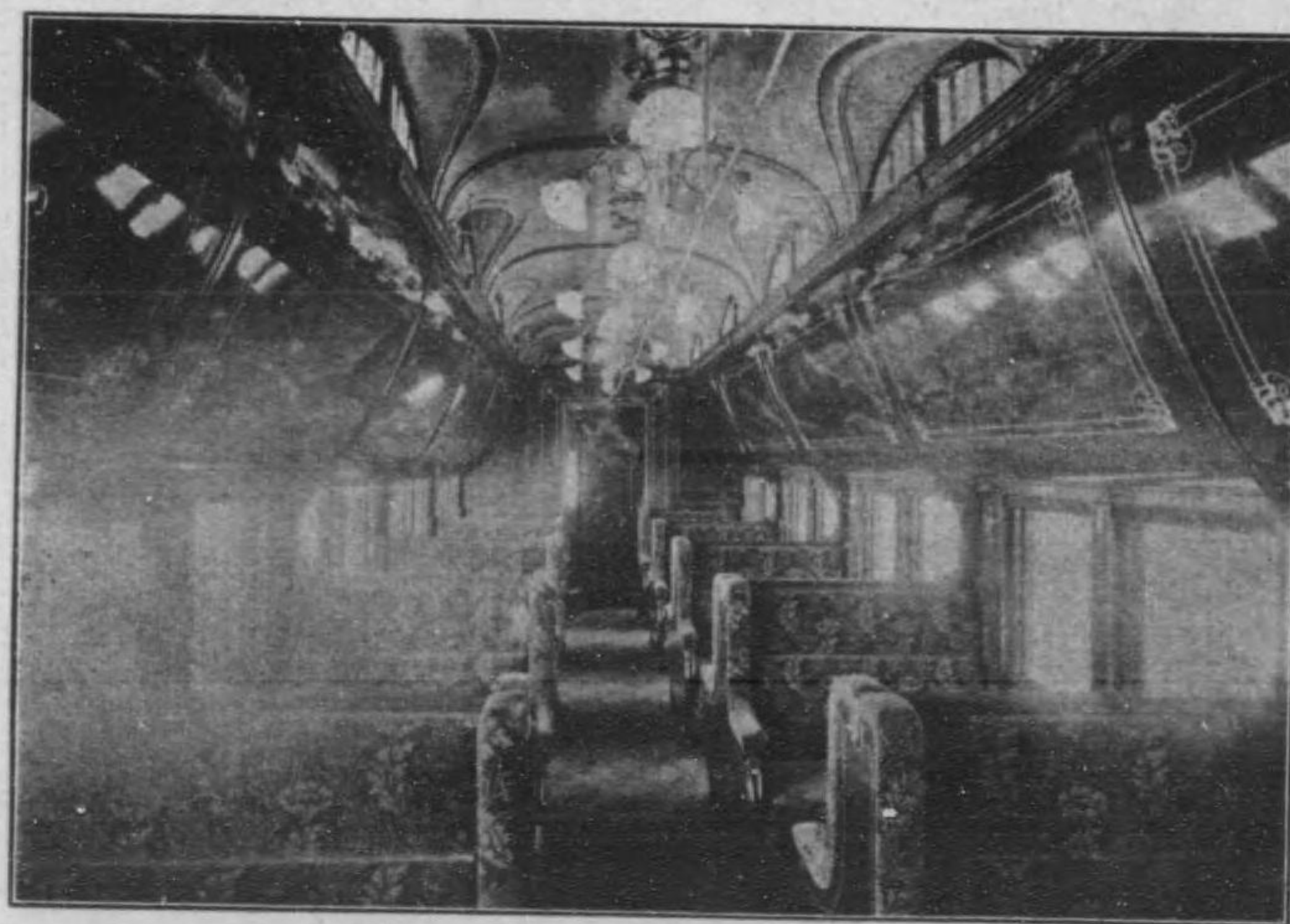
滿鐵の設備は線路橋梁停車場車輛等の何に於ても相當の完備に達して居る。車輛は明治四十五年三月末の統計に於て機關車二百四十三輛客車百四十六輛貨車二千三百三十三輛營業線路十哩に對する車輛の割合は専ら營業用のものみにて機關車三輛五客車二輛一貨車三十三輛三に當る。此等車輛は内外國製と會社工場製とを混用し機關車は米國を主として英國の製造に係るものもある。客車は莊麗なるブルマン式コムバートメン

設 施 の 鐵 滿

ト式寢臺車を始めとして、一等車の結構には申分なく、二等車は畢竟名義だけ内地若くは朝鮮鐵道の三等車に當り、随分お粗末千萬なのが近來少しく改良を加へられた。三等車は東清鐵道の四等車に匹敵し、有蓋貨車に毛の生えた物、畢竟苦力君の宮殿である。野廣く人稀なる滿洲の鐵道は要するに貨物の運搬を本體とし、此點に於ては遺憾なく大陸鐵道の面目を發揮して居る。即ち貨車の數夫の如く多く、然かも一車の積量三十噸を普通として五十噸積の宏大なる石炭車もある。客車運轉回數は本線に於て大連長春間に一週三回乃至四回、長春より安奉線及び朝鮮鐵道經由釜山に至る一週三回の急行列車を始めとして、大連長春間に一日二回別に長春營口間に一日一回の直通列車があり、區間列車の數々は一々擧ぐるにも及ぶまい。急行列車の設備萬端は西比利亞幹線乃至は東清線の夫れにも劣らぬ立派さである。貨物列車は夏季に少く、冬季に多く、全線の活動は十二月乃至二月頃大豆雜穀の出廻時季に於て最も繁忙を極める。列車の速力は本線



車 堂 食 鐵 滿



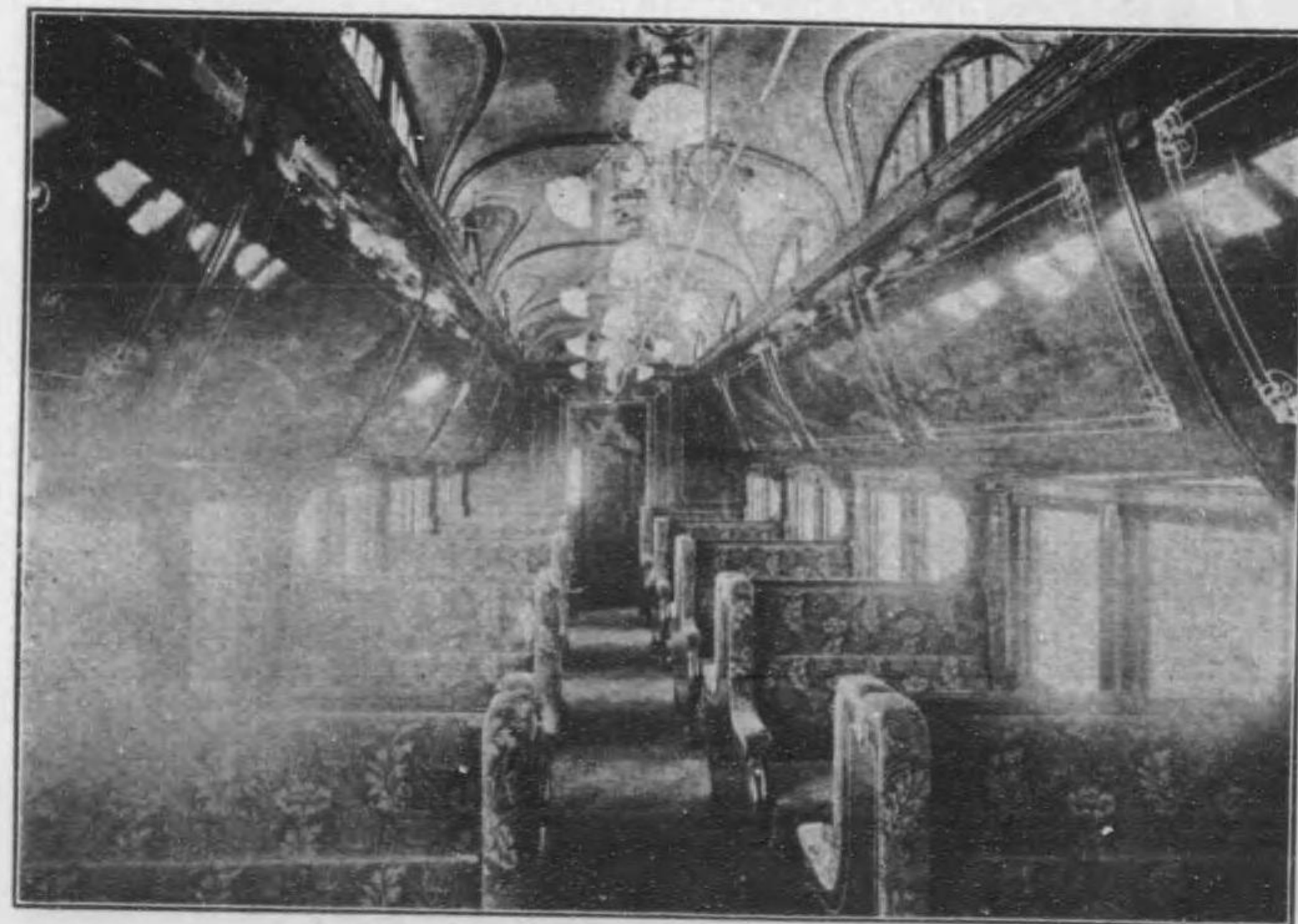
車 臺 寢 鐵 滿

設 施 の 級 満

ト式寢臺車を始めとして、一等車の結構には申分なく、二等車は畢竟名義だけで内地若くは朝鮮鐵道の三等車に當り、随分お粗末千萬なのが近來少しく改良を加へられた。三等車は東清鐵道の四等車に匹敵し、有蓋貨車に毛の生えた物畢竟苦力君の宮殿である。野廣く人稀なる滿洲の鐵道は要するに貨物の運搬を本體とし、此點に於ては遺憾なく大陸鐵道の面目を發揮して居る。即ち貨車の數、夫の如く多く、然かも一車の積量三十噸を普通として五十噸積の宏大なる石炭車もある。客車運轉回數は本線に於て大連長春間に一週三回乃至四回、長春より安奉線及び朝鮮鐵道經由釜山に至る長春間に一週三回乃至四回、長春より安奉線及び朝鮮鐵道經由釜山に至る一週三回の急行列車を始めとして、大連長春間に一日二回別に長春營口間に一日一回の直通列車があり、區間列車の數々は一々擧ぐるにも及ぶまい。急行列車の設備萬端は西比利亞幹線乃至は東清線の夫れにも劣らぬ立派さである。貨物列車は夏季に少く、冬季に多く、全線の活動は十二月乃至二月頃大豆雜穀の出廻時季に於て最も繁忙を極める。列車の速力は本線



車 堂 食 鐵 滿



車 臺 寢 鐵 滿

急行列車の三十哩を最大とし、場所柄として別に急ぐにも及ばぬと云ふ次第。停車場は奉天最も長大に長春は今正に建築中、この二者を始めとして本線の若干驛と安奉線の全部とは日本の建築にかゝり、本線の大多數は露西亞時代の遺物である。巖丈なる煉瓦造に支那風の屋根をあしらつた東清鐵道一流の停車場は如何にも當年の露西亞時代を語り顔で、今にも哥薩克のもちや／＼とした毛帽子が現はれるかと思ふ途端に短軀の日本守備兵が、よろ／＼と駆け出した所は北方より來つた遊人の注意を惹く。若し又南方朝鮮からとすれば内地停車場の寫生らしき朝鮮の鐵道に比べて安奉線各驛の怪奇なる支那の寺廟然たる建築と銃劍嚴めしき武裝の守備兵とが先づ其目に映する。次で奉天の大野に落日の瞳々たるを見て如何にも滿洲らしき景色に打たれ、漠然として締め括りのない驛路の光景には西比利亞の旅を想ふが定であらう。

鐵道用車輛其他機械器具の製作修繕工場は大連郊外北沙河口の工場を

始めとして遼陽公主嶺及安東に置かれる。沙河口工場は明治四十一年後半季工を起し、其規模は機關車二十六輛客車三十六輛貨車百三十輛を同時に收容し、傍ら一般諸機械器具の製作修理に應じ得る程度の頗る宏壯なる七百哩の滿鐵に對して寧ろ大に失せずと思はるゝ許りの大仕掛である。明治四十三年十二月一部の工成りて工作を開始し、機關車は勿論、客貨車の組立から修繕場合に依つて客貨車の製作をも行ふ。就業職工は千五百人内外日本人支那人略々半々となつて居る。其他の工場は鐵道車輛其他用品の修理を主とし、無論すつと小規模である。

南滿洲の鐵道は滿鐵系統の外に京奉線と吉長線とがある。京奉線は滿鐵の地方的競争線である。然し其の最北端が僅に奉天に終るだけ、南滿洲に於ける貨物出廻の中心點に遠く、且つ又營口が冬期中港としての能力を喪失する爲めに利益の狀態に在るは云ふ迄もない。之に反して滿鐵は奉天以北から直通の便を有すること、營口の位置する遼河の左岸に終點停

車場を有すること、運輸距離の短かきこと等に於て幾多の長所を有するに拘らず、營口に對する運輸競争に於て動もすれば京奉線にして遣らるゝのは自から他に原因がなくてはならぬ。他なし、滿鐵は京奉との競争に専なるを得ざるが爲めである。此競争が營口と大連の競争てふ更に大なる競争に依つて中和せられるからである。吉長線に至つては其の線路僅々八十哩要するに滿鐵の一支線若くは營養線と見るべきもので無論何等競争のあり様はない。因に京奉鐵道に對しては新奉線賣渡當時の條約に依り、遼河以東線路の爲め建設費の半額三十二萬圓の資金を貸付け、又吉長鐵道に對しても同じく借款の形式に依りて建設費の半額二百十五萬圓の資金を供給し、京奉線には一人の日本人技師を、又吉長線に對しては技師長と會計監督とに日本人を備聘せしめてある。吉長鐵道の經營は支那一流の破綻百出に拘らず、大正元年十一月兎も角も營業を開始するに至つたが、愈々滿鐵並に整備するまでには前途尙遠からうと思はれる。此外地方鐵道の

計畫としては奉天海龍間、海龍開原間、吉林奉天間等何れも支那人の紳董に依つて熾に其必要を唱道されたが、只の一物にならぬ。將來とても輒く物になりさうもない。一九〇九年の日清協約に依つて辦法を定められた吉林會寧間の鐵道は事の日本に聯繫するだけ以上の諸計畫と同視する譯には行かぬが、夫れすらも前途は恐らく遠遠と心得ねばなるまい。

参照

一、滿鐵線路概況 (明治四十五年三月末現在)

區間	哩程	停車場數	各驛施工 基面最高	區間	哩程	停車場數	各驛施工 基面最高
幹線	四三九〇	六六	七五七七	柳樹屯支線	三六	一	七二九八
旅順支線	二八八	四	一六八〇	本線合計	五三三八	七九	七五七七
營口支線	一五三	一	四七七四	安奉線	一七〇七	二四	一、二四四四
煙臺炭坑支線	九七	一	一九六五	總計	六九七四	一〇三	一、二六四四
撫順支線	三六四	七	三〇五六〇				

(備考) 本線合計及總計哩程の符合せざる理由は本文記載の通り
 本線施工基面最高は公主嶺附近劉房子驛、安奉線は祁家堡驛なり
 二、滿鐵車輛概況 (各年度末現在)

種類	明治四十四年度		明治四十三年度		明治四十二年度	
	車輛數	十哩二付路	車輛數	十哩二付路	車輛數	十哩二付路
機關車	二五二	三五	二二二	三五	二〇五	三五
客車	一五〇	二一	一三五	二二	一一三	二一
貨車	二、三三三	三三三	二、二二五	三七四	二、二四〇	二一

(備考) 明治四十三年度以前に於ける安奉線輕便車輛を算入せず
 營業線路十哩に付平均車輛數は專ら營業に使用する分のみを擧ぐ

三、南北滿洲鐵道線路概況

名稱	區間	哩程	竣成年次	備考
南滿洲鐵道	大連寬城子間及支線	五三	一九〇八年	
同上	安東奉天間	一七	一九一一年	

鐵道名稱	區間	竣成年次	備考
京奉鐵道	山海關奉天間	二五	一九〇七年
同	溝幫子營口間	五	
吉長鐵道	長春吉林間	九	一九一二年
東清鐵道	滿洲里綏芬河間	九〇	一九〇二年
同	哈爾濱寬城子間	一四	一九〇二年
齊昂鐵道	露齊々哈爾同城市間	一七	一九〇九年
總計		二二五	

(三) 運輸

廣漠たる滿洲の野と東西南の三海口とを連結する滿鐵線路は自然の結
 果として海岸線と直角に少くとも或角度を有つて敷設されて居る。常に
 海岸線に平行する内地の鐵道に較べて貨物吸取上有利の地位に在ること
 は云ふ迄もない。次に滿洲の地形は北すれば北するほど擴がつて例へば

鐵道運輸の最大要項たる貨率に於て滿鐵は寧ろ不勉強である。旅客賃金率は一哩平均一等六錢一厘弱、二等二錢七厘三、一等一錢八厘然かも遠距離遞減法を用ゐるゆゑから、随分と高いものに付く。之を鐵道院線の最高一哩平均一等四錢一厘強、二等二錢五厘弱、三等一錢六厘五毛に比すれば、單價に於て既に非常の懸隔がある。加之院線は遠距離遞減法に依るから、相當距離の乗車賃は彼此多大の差を生ぜざるを得ぬ。例へば大連長春間の賃金は一等二十六圓四十五錢、二等十一圓七十五錢、三等七圓八十五錢なるに、哩程略々相等しき新橋富山間(東海道經由)は一等十圓五十八錢、二等六圓三十五錢、三等四圓廿三錢である。即ち滿鐵は一等十五割、二等三等八割五分ほど高い。況んや滿鐵の二等は設備萬端内地の三等に相當するから、事實に於ては十七割餘の高率である。假に内地鐵道との比較は多少倫を失するとして、他の植民地の鐵道に較べても矢張り廉い方ではない。朝鮮の鐵道は一哩平均一等五錢、二等三錢五厘、三等二錢の比例法で、即ち二三等は滿鐵の

遼東半島を要とする扇を廣げた様なものである。産物も亦北に行くほど豊富である。而して其産物が三海口の何れかに市場を求むる場合には否が應でも大量貨物の長距離輸送とならざるを得ぬ。従つて收入の上り高がめきくと嵩む。次に滿鐵は殆んど獨占の運輸機關である。然かも其支配する地域が馬鹿に廣い。南に遼河の水運と京奉線北に東清線の競争は有つても、到底滿鐵の自然に優秀なる地位を動かすに足らぬ。これだけの好條件を具ふれば貨物の數量收入ともに非常の好況を呈すべきは理の當然である。只だ多少の缺點は返り荷の少いこと、大豆其他の穀類と云ひ、石炭と云ひ、大量の貨物は盡く北より南に向ひ、南方より北上するものは多く少量高價の精製品である。此不權衡は滿洲經濟状態の然らしむる所、奈何ともせん様はない。又沿線人口の稀疎なること、生活程度の低いことは貨物收入の上にも旅客收入の上にも不良の影響を及ぼすには相違ないが、夫れ將た土地がら已を得ざる次第である。

方廉い様に見ゆるが實際は滿鐵の二等と朝鮮の三等と相當るから矢張り滿鐵の方が高い。臺灣の三等は滿鐵の二等より近距離に高く遠距離に廉く一等は近距離に於て略々相等しく遠距離に於ては臺灣の方が廉い。兎に角滿鐵が御隣りの朝鮮よりも高い賃金を要求する理由は何としても有るべき筈がない。況んや旅客收入を物の數ともせぬ滿鐵に於てをやである。尙滿鐵が上記の通り實際上二等車の設備を缺くことは公衆一般の少からず愁訴する所である。名義のみの二等車では嫌だし、さりとて一等は法外に高いし、中等階級の乗客は日本人支那人乃至他の外國人たるを問はず、一般に弱つて居る。會社の收入から觀ても御客様の金を殺して取る譯だらうと思ふ。但し急行列車に限りて試験的に二等寢臺車を連結するの計畫が有るさうだから、追つては一般二等車も改良せらるゝであらう。

貨物運賃率は滿鐵が最も力を入るべき筈なのを、是れ亦餘り勉強して居らぬ。運送は手小荷物旅客列車便(貨物)貨物列車便の二種に分たれ、後者は

更に小口扱と一車扱とに區別せられる。夫れも良しとして、肝腎の賃率がどうも餘り廉くない。普通小荷物の運賃は五十哩まで一斤に付一錢以上、哩程を加ふる毎に賃金額を増し、三百哩以上一斤に付三錢に至つて止まる。然るに内地では斤量と哩程を參酌して賃率を定むるから、一寸比較に苦むが假に二十斤の小荷物を三百哩以上運送するとして、滿鐵は六十錢内地は七十一錢即ち滿鐵が一分六釐方廉い。又五十斤のもの百哩未滿では滿鐵七十五錢内地六十九錢となり、反對に内地の方が八分方廉い。要するに高低區々、通じて大差はない。扱て夫れよりもすつと重大の問題即ち普通貨物は如何と云へば滿鐵は貨物等級を四級に分ち、小口扱は百斤一哩に付四級品の一厘六毛より一級品の四厘に至り、鐵道院は貨物等級を同じく四級に分ち、賃率は哩程に依つて等差を付する。例へば四級品は五十哩未滿百斤一哩に付二厘より四厘以上九毛まで、一級品は六厘より二厘八毛までと云つた工合である。假に貨物の等級別を彼此一樣とすれば、五十哩未滿

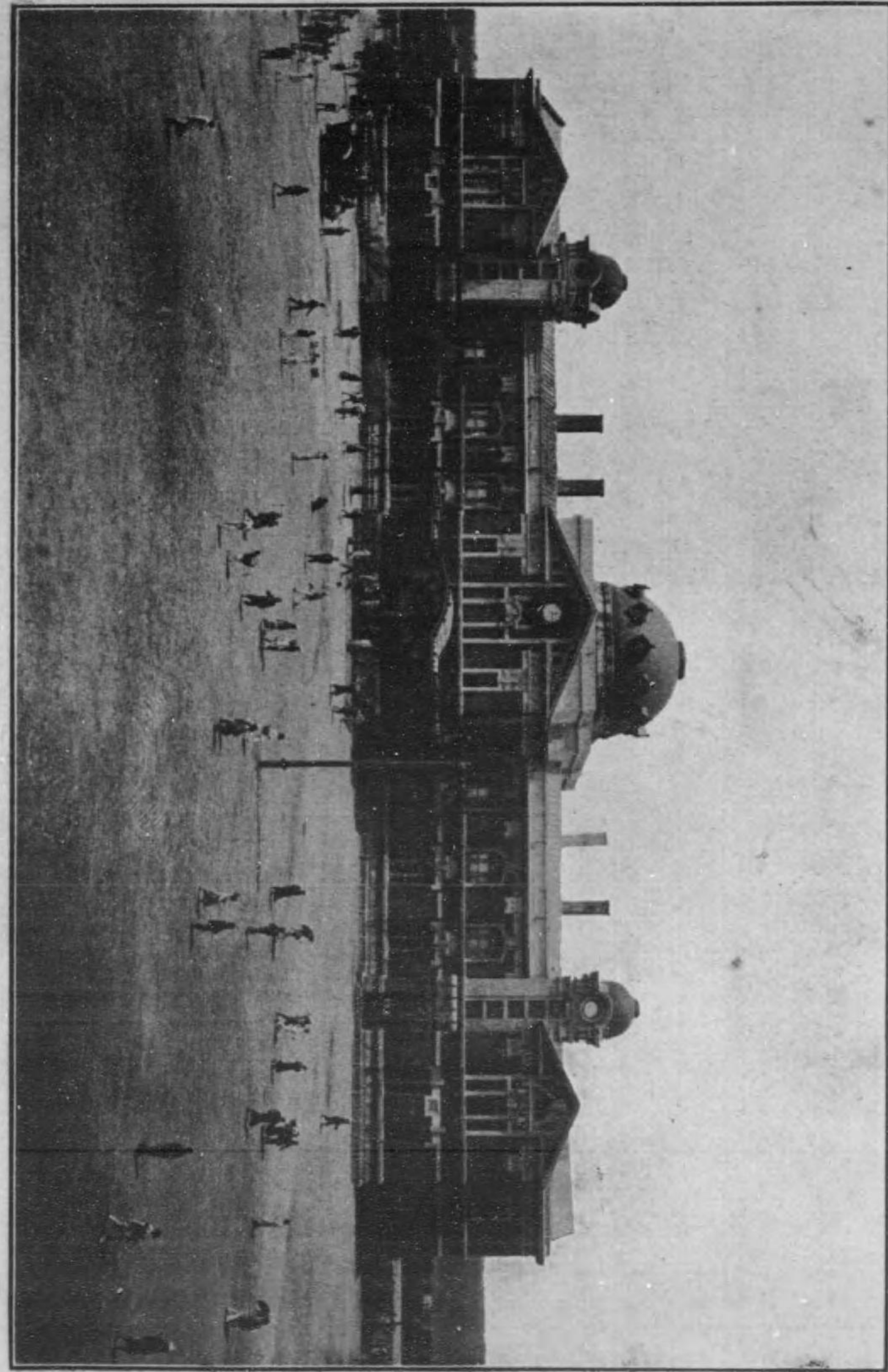
は通じて滿鐵の方廉く、五十哩以上は一級品を除くの外略々相當り百哩以上は内地の方概して廉いと云ふことになる。實際に於ては貨物の等級別も或種の貨物が經濟上に有する重要な度も輸送哩程も内地と滿洲と大に異つて居るから其比較は益々複雑益々困難とならざるを得ない。概論すれば滿鐵の貨物は遠距離に輸送するものが多から距離の賃率がいくら廉くても格別難有いことはない。又貨物の等級別に於て滿鐵の定め方は寧ろ下級品に酷なる方である。例へば大豆の如き内地に於ては四級品として取扱はるゝのに、滿鐵では三級品である。従つて荷主は夫れだけ高率を課せらるゝことになる。尙其外に内地では通常噸扱と稱する方法があつて、同じく哩數に依り、四級品一噸一哩に付三錢より一錢四厘、一級品七錢より三錢二厘の間に在る。即ち百斤一哩の運賃四級品一厘八毛弱より八毛、一級品四厘一毛より一厘九毛の間に在るから概して滿鐵の小口扱よりも廉い。滿鐵の小口扱は内地の謂ゆる斤扱と噸扱とを併合したものの

とすれば何としても不廉を免れない。(貨物等級の呼方は滿鐵では粗大貨物を四級として精製品を一級とし、鐵道院は粗大貨物を一級として順次三級に至り、尙其上に高級と云ふものがある。便宜上凡て滿鐵の呼方に依つて比較することにした。)

最後の大問題は、大貨物に適用さるゝ一車扱の賃率である。滿鐵の定率は一噸一哩に付四級品二錢、三級品三錢、二級品四錢、之に相當する鐵道院の貨切扱は貨物の等級に拘らず五十哩未滿二錢五厘より五百哩以上九厘の間、山陽線に於ては特に五十哩未滿一錢六厘より三百哩以上一錢の間に在る。總じて滿鐵の廉からざるは各單價の明示する通りで、尙其上に内地は英噸滿鐵は米噸を用ゐるから積載量の上に一割二分ほどの開きがある。然し滿鐵には別に海港發着特定運賃率と云ふものが設けられ、大連營口、安東旅順の各港に發着する運送に限りすつと割引かれる。而して滿鐵の輸送は海港發着のもの大部分を占め、中間各驛相互の運送は僅少であるから、

此特定運賃に付て大に考量の必要あることは云ふ迄もない。
 特定運賃率の適用せらるる地域は海港毎に違つて居る。大連は本支線
 全部と本溪湖以北の安奉線各驛發著の分を含み、營口は本線の北端長春以
 下三驛に限り、安東は渾河以北の重なる本線各驛、撫順支線全部、大連旅順營
 口、遼陽に限り、旅順は大連と略々同様である。割引の程度も頗る區々で必
 すしも一律の歩合に依らぬ。例へば大連長春間に最も多數なる大豆其他
 の穀物類は三級品に屬し、一車扱とすれば噸哩三錢、長春大連間運賃十三圓
 十二錢に對して、特定運賃は八圓三十錢、約三分の割引である。開原大
 連間は約三分、鐵嶺大連間は約四分、奉天大連間は約四分、六分、天石
 橋大連間は二分、六分、三十里堡大連間は約一分、一分の割引に當る。要する
 に鐵嶺、奉天、遼陽等本線の中央部各驛及撫順線に最も恩恵を與へ、北方は較
 ぶより薄く、南方は又すつと薄くなる。遼河水運と京奉鐵道の競争が本
 線の中央區間に於て最も著しいと云ふ事實を念へば、其理由は自から釋然

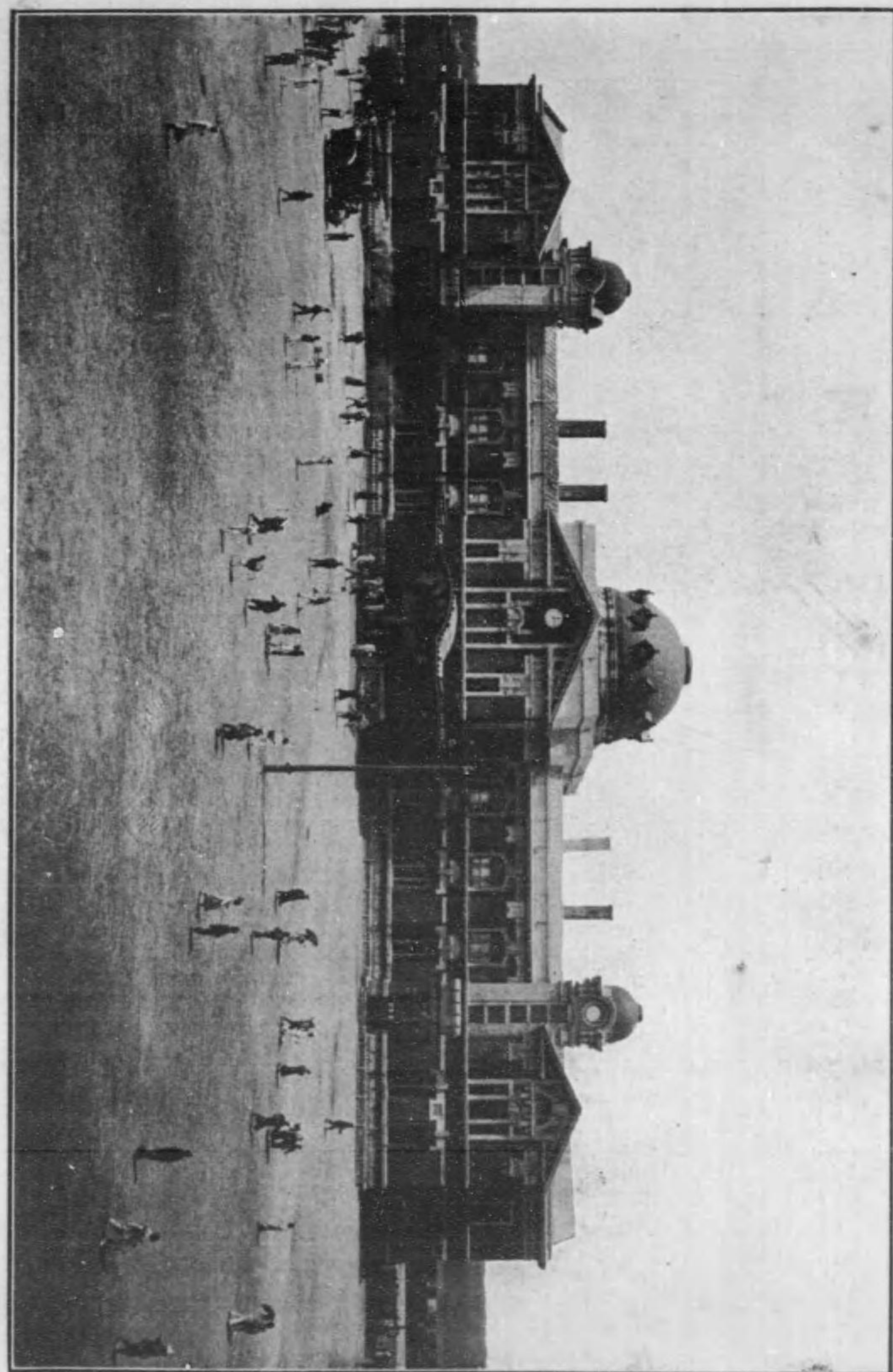
たるべき筈である。次に營口は上記の如く非常に割引地域を制限せらる
 るのみならず、割引率も極めて低く、長春營口間に於て僅に通常一車扱運賃
 の八分五厘に止まり、加之長春より大連に至ると營口に至ると百三十五厘
 の差あるに拘らず、特定運賃は双方同額の一噸八圓三十錢に定められて居
 る。其の甚しきに至つては、公主嶺より營口へは普通運賃率大連へは特定
 運賃率を適用せらるるから、大連への方多少ながら廉いと云ふ事實もある。
 公主嶺以南の各驛は營口への方何程か廉いには相違ないが、其差は極めて
 僅少である。此特定運賃政策は大連營口の對立上殊に滿洲の重要産物た
 る大豆其他穀物類の如き嵩高貨物の輸出競争上、最も重大の關係を有し、輸
 出港としての大連の發達は之に負ふこと頗る多大なるを認めねばならぬ。
 特定運賃の結果として大連は其地理上の唯一缺點即ち餘り南方に突出し
 て生産消費の本場に遠いと云ふ憂を除き、恰かも約百五十哩の距離を縮め
 て營口の近傍に引越したと同然である。凡ての點に於て大連に及ばぬ營



奉天、停車場

滿洲

口の港は此くして其唯一の長所を奪はれて了つた。然し人事は絢へる繩の如く影響は意外の邊に飛ぶもので滿鐵が大連の開發に腐心する其虚に乘じて旨く遣つたものは京奉鐵道である。京奉線の河北營口對岸奉天間は溝幫子新民屯を迂回するから哩程に於て滿鐵線の營口奉天間よりすつと伸びて居る。即ち前者の百六十二哩に對し後者は九十七哩差引六十五哩だけ違ふ。尋常の太刀打は逆ても叶はぬと見た京奉線は奉天營口間に特定運賃制を設け尙其上にとし、大割引を行つて貨物の吸取に努める。獨り奉天の貨物のみならず鐵嶺開原尙その以北各驛より先づ滿鐵線を経由し奉天積替の上京奉線に依るものすらも少くない。地の利を有する滿鐵が之と對戦せんことは決して困難ではないが其の爲めには奉天を中心として本支線各驛の營口發着貨率をすつと引下ぐるの外はない。さうすれば滿鐵の特定貨率制度は根本より崩れて大局を敗ることになるから、嫌でも我慢せざるを得ぬ。夫れや是れやで滿鐵の營口發着運送は事實上如



場 車 停 天 奉

洲 滿

口の港は此くして其唯一の長所を奪はれて了つた。然し人事は拘へる繩の如く影響は意外の邊に飛ぶもので、滿鐵が大連の開發に腐心する其虚に乘じて盲く遣つたものは京奉鐵道である。京奉線の河北營口對岸奉天間は溝幫子、新民屯を迂回するから、哩程に於て滿鐵線の營口奉天間よりすつと伸びて居る。即ち前者の百六十二哩に對し、後者は九十七哩、差引六十五哩だけ違ふ。尋常の太刀打は迎ても叶はぬと見た京奉線は、奉天營口間に特定運賃制を設け、尙其上にとしく、大割引を行つて貨物の吸取に努める。獨り奉天の貨物のみならず、鐵嶺、開原、尙その以北各驛より先づ滿鐵線を経由し、奉天積替の上京奉線に依るものすらも少くない。地の利を有する滿鐵が之と對戦せんことは決して困難ではないが、其の爲めには奉天を中心として本支線各驛の營口發著貨率をすつと引下ぐるの外はない。さうすれば滿鐵の特定貨率制度は根本より崩れて大局を敗ることになるから、嫌でも我慢せざるを得ぬ。夫れや是れやで滿鐵の營口發著運送は事實上如

設 施 の 概 観

何にも不振に陥つて居る。明治四十四年度の統計に據れば到着貨物四十萬噸發送貨物十八萬噸で殊に到着貨物の如きは大連の三分一にも足らぬ。其の前年は更に少い。扱て又安東發着貨物の特定運賃は渾河奉天以北の各驛から大連に對すると同額であるから双方の哩程の差奉天大連間は二百四十八哩奉天安東間は百七十哩だけ割引歩合低き勘定である。此に引用する特定運賃率は總て一車扱の三級品を標準としたが、二級品、四級品は概して割引歩合低く又小口扱は概して一車扱と割引歩合を等しくするか、一々實例を引くにも及ぶまい。要するに特定運賃率は最低の場合に於て三級品噸哩一錢六厘最長距離の場合に於て噸哩一錢九厘に相當するか、通常一車扱の運賃率に比すれば可なりの割引には相違ない。然かし鐵道院線の貸切扱四百哩以上噸哩九厘五毛乃至一錢二百哩以上一錢五毛乃至一錢六厘に比すれば未だ大に低廉を誇る譯に行かぬ。最も日本内地と滿洲の如き他の領土内と自から鐵道經營の意義目的を異にするは云ふに



營 口 新 市 街



露 人 の 建 設 せ せ 停 車 場 (大 石 橋)

満 鐵 の 施 設

何にも不振に陥つて居る。明治四十四年度の統計に據れば到着貨物四十萬噸發送貨物十八萬噸で殊に到着貨物の如きは大連の三分一にも足らぬ。其の前年は更に少い。扱て又安東發著貨物の特定運賃は渾河奉天以北の各驛から大連に對すると同額であるから双方の哩程の差(奉天大連間は二百四十八哩、奉天安東間は百七十哩)だけ割引歩合低き勸定である。此に引用する特定運賃率は總て一車扱の三級品を標準としたが、二級品、四級品は概して割引歩合低く又小口扱は概して一車扱と割引歩合を等しくするか、一々實例を引くにも及ぶまい。要するに特定運賃率は最低の場合に於て三級品噸哩一錢六厘最長距離の場合に於て噸哩一錢九厘に相當するか、通常一車扱の運賃率に比すれば可なりの割引には相違ない。然かし鐵道院線の貨切扱四百哩以上噸哩九厘五毛乃至一錢二百哩以上一錢五毛乃至一錢六厘に比すれば未だ大に低廉を誇る譯に行かぬ。最も日本内地と滿洲の如き他の領土内と自から鐵道經營の意義目的を異にするは云ふに



營 口 新 市 街



露 人 の 建 設 せ ず 停 車 場 (大 石 橋)

も及ばぬことである。従つて必ずしも彼を以て此を律しようとするのではない。然かし如何なる場合に於ても廉價は最強の武器需要喚起の原動力である。縦しや獨占機關なればとて此眞理は相應に行はるべき筈である。前途考量の餘地が無いことはあるまい。

滿鐵は上記の通り南滿洲に於ては殆んど獨占の運輸機關であつて、夫の優大なる遼河水運の如きも、曾ては一萬を數えた戎克が今は三千に減じた。京奉線の競争に對しても滿鐵は一向相手にならぬこと、是れ亦上述の通りである。只だ滿鐵に取つて較ぶるべき競争は東清鐵道の一あるのみと云つて宜からう。滿鐵は北滿の一部、長春附近松花江灌域の貨物に對して東清鐵道と共通の要求を有つて居る。現に數年前まで長春附近は愚か第一松花江を超えて哈爾濱に近き雙城堡附近の貨物まで一旦長春に集合し、夫より滿鐵線に依つて南下したものである。夫れには古來因襲の商業的徑路が自然の助力を與へた點も有らう。北滿の穀物取引が未だ大に勢力

を得なかつたと云ふ理由も有らう。然し長春以北乃至其附近の貨物が漸次滿鐵を去つて、東清線に向ふに至つた事情は又他の方面にも之を求めねばならぬ。其は外ならぬ東清鐵道の活動である。東清鐵道の南部支線は露西亞の立場より觀れば、其本線の營養線である。成るべく多數の貨物を北に向はしむべき誘導線である。彼れが極力之を利用するは別に怪むに足らんが、地形の本來に於て大連浦潮の中央地點は寬城子でない。夫よりもすつと北に寄つた東清鐵道南部支線の中央より更に北方に偏れる蔡家溝附近である。東清南滿兩線が同一會社に屬するものと假定すれば、少くとも此附近までは大連の勢力範圍たるべき筈である。若しも港灣の利便商業徑路の歴史的關係などを參酌すれば、自然の分界點は何うしても哈爾濱でなくてはならぬ。然らば則ち滿鐵が北滿洲の貨物に對して一部の要求權を主張するのは、決して僭妄と云ふべきでない。又東清鐵道が汲々として貨物南下の防止に腐心するのも已を得ざる數であらう。此點に於

ける東清側の施設は随分と露骨且つ大膽である。貨物の種類にも依れど、概して南行(ハルビン)より寛城子行(北行)は北行(寛城子)よりハルビン行(南行)より高く、又南部支線各驛より浦潮に至る運賃はハルビンより浦潮に至ると殆んど同額である。其結果として寛城子より浦潮と大連と距離に於て約二百哩の差あるに拘らず前者は却つて後者よりも大豆百斤に付一錢九厘一噸約三十錢だけ安いことになつて居る。只だ港灣費其他諸掛りに於て滿鐵の方すつと安く付くから總計に於て浦潮行は大豆百斤に付七十二錢六毛一噸十圓八十九錢、大連行は百斤に付六十七錢五厘六毛一噸に付十圓二十一錢、即ち大連は差引百斤に付四錢五厘一噸に付六十八錢だけ安く上がるのである。滿鐵は此かる對立状態の下に今も北滿一部の貨物を吸取しつゝあるには違ひないが門に入つて堂に上らざる固有の地理的弱點は今さら奈何せん様もない。又東清鐵道の無拘束なる活動が常に滿鐵をして一敵國の威を抱かしむるは事實疑のない所である。滿洲に於ける穀物特に大豆の

貿易は最近數年間種々變化を現はし、其南北兩海口に輸送せらるゝ大勢は、獨り運賃に依つて左右せらるゝとは限らぬ。現に大正元年より二年に互る季節に於て大連の市場が通じて大豆の高値を保てる爲め、東清沿線から寛城子經由南方に下つた大豆は可なりの鉅額であつた。來年は又一轉するかも知らぬ。兎に角大連と浦潮、東清線と南滿線とが南北對峙、相競争するの事態は將來も繼續するものと觀ねばなるまい。

他の鐵道又は航路との連絡運輸は左の諸線である。

一、内地の重要各市各港との間

イ、朝鮮鐵道經由

ロ、大阪商船會社又は日本郵船會社の大連航路經由

取扱種類 旅客、手小荷物、貨物とも、但し郵船會社經由は旅客を除く

二、朝鮮の重要各市各港との間

イ、安東經由

ロ、大阪商船會社大連鎮南浦仁川航路經由

取扱種類 旅客、手小荷物、貨物とも

三、上海との間、滿鐵直營航路に依る

取扱種類 旅客、手小荷物、貨物とも

四、北滿洲及烏蘇利線の重要各市との間、東清鐵道を介して

イ、南滿東清連絡

ロ、日滿連絡の滿鐵線に依るもの

取扱種類 イは旅客、手荷物、貨物とも、ロは貨物を除く

五、露西亞の重要各市との間、東清鐵道を介して

イ、南滿露西亞連絡

ロ、日滿露連絡の滿鐵線に依るもの

取扱種類 旅客、手荷物及特定の貨物

六、外國重要各港との間、日本郵船會社各航路を介して

取扱種類 貨物

七、京奉鐵道の重要各市との間

取扱種類 旅客及手荷物

八、山東各港との間、芝罘、威海衛、龍口、青島より

取扱種類 出稼苦力の滿洲渡來に限る

東清鐵道との連絡は上記の如く、南北滿洲、北滿洲には西比利亞、烏蘇利沿線を含むの連絡、南滿洲と露西亞との連絡、日滿露連絡の經由任務と此三種に分たれる。第一は旅客及手荷物の外、貨物を含み、第二は専ら旅客及手荷物に限り、第三も生絲の如き特殊貨物を除きては、第二と同様である。南北滿洲間の貨物連絡は本來頗る盛なるべき筈だが、思の外に振はぬ。政治上の畛域が經濟自然の運行に影響することは、實に重大と云はねばならぬ。扱て又此連絡に於て注意すべきは、日露兩鐵道が或種の貨物に就て特定運賃率を定めたことである。其品目は

南滿洲發、東清沿線行、石炭、セメント、果物、野菜類、鮮乾鹽魚類、麻袋類、

東清鐵道沿線發、南滿洲行、セメント、材木、薪、麥粉、穀類、牛酪、ウオツカ、アル

コール、砂糖、鮮乾鹽魚類、

兩鐵道相互發着の分、返送空器類、生獸類、
等で、就中北行貨物の最重なるものは石炭、果物、南行貨物の重なるものは材
木、麥粉等である。露西亞が北滿の持剩物たる麥粉を南滿に送らんとする
など、注目に値する。

滿鐵の運輸收入は明治四十四年度に於て千七百五十萬圓に上り、本線に
於ては一日一哩平均收入百五十六圓四十三錢の鉅額を示したともある。
安奉線は廣軌開通後間もなきことゝて、本線に比すれば云ふにも足らぬが、
大體に於て悪い方ではない。收入の源は内地の鐵道と反對に旅客に少く
貨物に多く、其割合は宛かも一と三に相當する。之に對する支出は六百九
十萬圓、即ち收入百圓に對する支出三十九圓の割である。従つて益金も大
きく、同年度に於いては實に一千萬圓を超過した。表を以て明治四十四年
度の運輸收支を示せば左の如し。

線別	收入	支出	益金	一日一哩平均	
				收入	支出
本線	一六五〇、四一五	六〇三、七六三	一〇四六、六五二	八五〇・八	三二・三
安奉線	一〇、四八七	八七〇、七三三	一五四、一五〇	一五七〇	一三三・四
合計	一七五五、九〇二	六九四、四九六	一〇六一、八〇二	六八二・九	二六九・七

(備考) 安奉線は明治四十四年十一月一日より全部廣軌運輸を開始せり

旅客人員は本線二百七十萬人、安奉線五十萬人、合せて三百二十萬人、此收
入本線三百九十萬圓、安奉線三十八萬圓、合せて約四百三十萬圓、運輸總收入
の二割四分に相當する。滿鐵旅客運輸の特色は平均乗車哩程の長いこと
で、本線は約七十二哩、安奉線は三十二哩、以て鐵道利用の未だ普からざるを
知るべしである。夫の苦力輩の如きは汽車を横目に幾百哩の長程を徒歩
旅行する現状だから始末に行くものでない。然し旅客收入は年毎に相當
の割合を以て増加しつつあるから、賃金の引下其他の方法に依つて誘導を
試みたら一層好成绩を示すであらう。通過旅客の最も多きは奉天、開原間

を第一とし、開原長春間と奉天大石橋間之に次ぎ、遼東の方面はすつと少くなる。釋別にして乗降客の最も多數なるは奉天を第一として乗降合計九十一萬人之に次ぐは長春營口の四十餘萬人、大連の三十六萬人、遼陽鐵嶺、開原の二十八萬九千人等である。

貨物は本線に於て約四百二十萬噸、安奉線七十三萬噸、合せて四百九十萬噸、此收入本線約千二百萬圓、安奉線五十七萬圓、合せて約千二百五十萬圓、これは流石に大きい。實に運輸總收入の七割二分に相當する。滿鐵貨物の大宗は謂ふまでもなく大豆、豆粕で、一年度間の數量八十萬噸を下らぬ。加ふるに運輸距離は長し、運賃は佳し、數量に於ては全輸送量の二割乃至三割を超えぬが、收入は四割時として五割に近いこともある。其他の貨物中、石炭並社用品は數量の五割以上、收入は二割内外、一般貨物は數量收入とも三割五分内外を出入して居る。輸送は南行に多く、北行に少く、季節より云へば夏に少く、冬に多い。輸送の距離は頗る長きに互り、本線は南行平均二百

哩内外北行平均百哩以上、安奉線すらも平均四十哩内外を下らぬ。これは大陸地形の自から然らしむる所、滿鐵に取り最も都合の好い特色である。滿洲の二大海口たる大連及營口の消長は自から其發著貨物數量に現はれて居る。表示すれば左の如し。

年次	到		着		發		送	
	大連	營口	大連	營口	大連	營口	大連	營口
明治四十四年度	一三六、六三〇	四〇、一六七	二〇六、九七〇	一八五、三三四	二〇六、九七〇	一八五、三三四	一四八、九六六	一四八、九六六
同四十三年度	一三七、一三〇	三三、三三三	二〇六、二七九	一四八、九六六	二〇六、二七九	一四八、九六六	一四八、九六六	一四八、九六六
同四十二年度	一三七、四〇三	二七、三三三	二〇三、三六六	一四八、九六六	二〇三、三六六	一四八、九六六	一四八、九六六	一四八、九六六

即ち到着に於て大連は營口の三倍乃至五倍に當り、發送に於ても一割乃至四割方多い。最も營口は右の外京奉線と遼河の水運とに依るから、之を以て直に兩者商業の大勢を卜する譯には行かぬ。只だ滿鐵が兩者の商業に寄與する程度如何を見るに足るのみである。

參照
一、運輸營業成績累年比較表

年次	本線		差引益	一日一哩平均		收入百圓 二付支出
	收入	支出		收入	支出	
明治四十四年度	一六五〇、一四一五 ^円	六〇三、七六三 ^円	一〇、四六三、七四 ^円	八五、〇八 ^円	三一、一三 ^円	五三、九五 ^円
明治四十三年度	一四七五、八六七	五、六五、九三五	九、一〇五、九三三	七六、四八	二九、三〇	四七、一八
明治四十二年度	一四四九、九九六	五、〇七、九三三	九、二五一、〇三三	七六、五	二七、五八	四九、〇〇
安奉線						
明治四十四年度	一、〇、四八七三	八七〇、七三	一、四、一五〇	一五、七〇	一三、三四	二、三六
明治四十三年度	九二、七三八	八八七、七〇四	一三、〇三三	一三、一八	二二、八五	〇、三三
明治四十二年度	五五、七、一〇〇	六二〇、三七〇	損五、一七〇	八、〇四	八、八〇	損〇、七六
合計	一七、五、六、二八七	六、九〇、八、三四	一〇、六、七、九三四	六八、一九	二六、九二	四、三七
明治四十四年度						三九

二、旅客員數及客車收入累年比較表

年次	乘車人員	客車收入	一人平均乘車哩
明治四十三年度	一、五、六、七、一、六〇五	六、五、四、一、六四〇	九、二八、九六五
明治四十二年度	一、五、〇、六、一、九六	五、八、八、三、三三	九、一七、八六三
(備考) 收入には客貨車收入の外、雜收入を含む			
明治四十三年度			六〇、四〇
明治四十二年度			五八、一九
			二五、三三
			三五、五三
			三九

三、貨物數量及貨車收入累年比較表

年次	本線		合計	客車收入		一人平均乘車哩
	本線	安奉線		本線	安奉線	
明治四十四年度	二、六、九、二、六七 ^噸	四、九、四、五、二三 ^噸	七、六、三、七、九〇 ^噸	三、八、一、〇、八四、二七三 ^噸	七、九、三、三〇 ^噸	七、九、三、三〇 ^噸
明治四十三年度	一、九、五、七、一、一〇	四、〇、六、四、五、一三 ^噸	五、九、六、一、六二三 ^噸	三、九、四、一、四、五三、二六四、六三九 ^噸	七、〇、八、三、一、一	七、〇、八、三、一、一
明治四十二年度	一、九、〇、七、七三	一、九、四、四、七、六二 ^噸	三、八、五、二、五〇一 ^噸	二、六、四、二、三、三三、二五〇、四二一 ^噸	七、三、三、四、一、二	七、三、三、四、一、二
本線						
貨物數量						
貨車收入						
一車一哩平均噸數						
北行						
南行						
計						
同上						
北行						
南行						
計						
同上						
明治四十四年度	四、一、九、七、七、五 ^噸	二、一、九、〇、一、六〇 ^噸	七、一、九、〇、一、六〇 ^噸	二、五、七、一、八 ^噸	一、一、八、一、九 ^噸	二、六、九、二、六七 ^噸

石炭	一、四六、一三三	一、二九、九〇五	七九、六三三	二九、二五三	二四、九八八	一六、二七六
社用品	一、三五、一七二	九五、一五二	八六、三四四	二七、一七四	二四、四七〇	一五、〇一四
大豆豆粕	八〇、六四八	八二、一二七	七九、六九〇	二六、二六二	二六、四二〇	—
鹽	一〇、五七〇	六八、六三九	六五、二二四	二五、七九〇	一八、〇五九	二〇、九八八
石梁材	八五、八二三	九四、五六二	五四、二六七	二二、一九四	二二、四九六	一五、三五二
高梁材	八三、二二四	六九、三二九	一〇、一一二	二二、〇九〇	一八、四〇一	一六、七二六
木材	五五、七六七	五〇、〇七七	三五、一一八	二〇、三六三	二四、六六六	二二、六二四
麥粉	四九、二〇五	二七、六二六	一三、一七九	一八、六七三	一四、八七一	二二、七三〇
石灰類	三九、三九五	四六、六三七	三七、五三三	一三、九四六	一五、一〇六	一三、一〇二
綿織物	三八、一〇九	二八、〇四二	二六、〇六七	一三、四七五	一五、二二六	一七、四五九
小麥	三三、二六九	三三、六五五	三〇、二五〇	二二、八三三	八、六三七	—
野菜果物	—	—	—	—	—	—
石油	—	—	—	—	—	—
薪炭	—	—	—	—	—	—
麻袋	—	—	—	—	—	—
米	—	—	—	—	—	—
金屬製品	—	—	—	—	—	—
粟	—	—	—	—	—	—
砂	—	—	—	—	—	—
小豆	—	—	—	—	—	—
糖	—	—	—	—	—	—
紙包	—	—	—	—	—	—
米	—	—	—	—	—	—

(備考) 社用品は撫順石炭を除く
 明治四十二年度は本線のみ統計なり、一印は調査未詳

四、重要貨物累年比較表

(備考) 安奉線は建設中なるを以て一車一哩平均噸數等の調査を缺く

品 目	明治四十	明治四十	明治四十	品 目	明治四十	明治四十	明治四十
	四年度	三年度	二年度		四年度	三年度	二年度
明治四十四年度	四、九三、二八四	—	—	野菜果物	—	—	—
明治四十三年度	四、〇七、〇九三	—	—	石油	—	—	—
明治四十二年度	三、六〇、六二三	—	—	薪炭	—	—	—
合 計	—	—	—	麻袋	—	—	—
安奉線	—	—	—	米	—	—	—
明治四十四年度	七三、二六〇	—	—	金屬製品	—	—	—
明治四十三年度	六七、九一七	—	—	粟	—	—	—
明治四十二年度	二七、八六〇	—	—	砂	—	—	—
合 計	—	—	—	小豆	—	—	—
安奉線	—	—	—	糖	—	—	—
明治四十三年度	—	—	—	紙包	—	—	—
明治四十二年度	—	—	—	米	—	—	—

(四) 港灣及船舶

南滿洲の海口は大連、營口、安東と無理にも旅順を加ふれば併せて四港となる。何れも滿鐵線路の終る所、就中港灣としての性能を最も完全に具ふるものは、云ふまでもなく大連である。營口と安東とは河港だけに一年の内四ヶ月間は全く凍つて了ふ。旅順は自體が軍港である。獨り大連は凍港たるのみならず完全に修築されて碇繋の安全荷役の利便兩ながら兼ね備はつて居る。最も大連の港内も年に依り四五日間も連續して五六時の氷に鎖さるゝことはあるが、其の爲めに港灣としての性能を失ふことは断じてない。即ち事實上の不凍港である。大連の價値、延て租借地全體の價値は此天恵に依ること最も多しとせねばならぬ。

淺沙平遠、海岸の凸凹少なき遼東半島の一角に不思議にも一箇の大灣がある。

ある。夫れが即ち大連灣で、灣内又幾多の小澳に分たれる。此灣の價値は夙に世界の航業者に注目せられ、英佛聯合軍が北京に攻込んだ時にも、一時聯合艦隊の根據地に充てたことがある。李鴻章時代には獨人ハンネツケンの獻策を納れて今の大連の對岸柳樹屯澳を修築し、其當時築設した小型の鐵造棧橋は今も昔を語り顔である。旅大經營の當初、露西亞人が何故此柳樹屯を捨て、對岸の青泥窪に港を修築したかは、能くは分らぬが、一説には柳樹屯前面の淺海を避けたのだと云ひ、或は陸上市街區の餘地少なきが爲めとも云ふ。開は兎もあれ、露西亞人の經營は大連の市街及び港灣の築設に於て最も大袈裟を極めた。彼等は先づ東西青泥窪兩村を始め、附近一帶の耕地約一十萬坪を買収し、一面の丘陵を夷げて市區設計を立て、東青泥窪の海面を劃して防波堤を築き、此に長大なる大棧橋を設けた。市街地の建築は謂ゆる官衙區、今の露西亞町だけ、やつと成就したか、せぬかに、日本軍殺到して此半成の市街を占領したのは、實に明治三十七年五月二十八日で

あつた。要するに露西亞人は地均らしと築港の爲めに備はれて来た様のもので、其所費二千萬圓を超えたらうと云ふことである。露人はグルニを以て此地を呼んだが、日本人は柳樹屯以來御馴染の大連なる名稱を濶の此方に引張つて来て、翌三十八年元節には夫れが愈々公稱と布告せられた。

大部分露西亞人の置土産たる今の大連港は大連灣内の向つて左岸灣口より較内部に位置する。元來灣内小澳の一を利用したものでないから、港の前面は可なり廣濶である。従つて港は長大なる防波堤に依つて保護せらるゝこと横濱と同様であるが、只だ横濱は殆んど全部を包擁せらるゝに反し、大連は東北の二面にのみ防波堤を有し、西は明ッ放しである。それは多分西の海面が直に臭水子前面の小澳に連なるから、格別の風浪も有るまいとの豫測に原いたらしい。然かし事實は卻々さう行かぬ。滿洲に最も多き西風は屢々港内を荒らし、冬期には臭水子澳の淺海から多數の流水

を港内に送り込み、且つは港灣の利用増加するに伴つて完全に保護された港域を増加するの必要が起つた。そこで北防波堤を西方に延長し、其末を大連市街の一端にくつつけて、恰かも横濱と同様完全に港内を包擁するこゝとに改むる豫定で、今や工事の最中である。其竣工の曉防波堤の總延長は一萬三千七百二十呎に達し、港内水面の利用區域は現在よりもすつと増加すること勿論である。港口は東防波堤と北防波堤と直角に交る、其間に設けられ、兩防波堤の突角即ち港門の兩端には燈臺が置かれる。東防波堤の他の一端は直に東埠頭に接し、夫れと相對して西埠頭即ち謂ゆる大棧橋があり、東西埠頭を隔つる中間の岸壁は中央埠頭と名けられる。かくて東西中央の三埠頭は宛かも竈の形をなし、竈の内側が繫船岸壁となるのである。其延長は東西埠頭各千九百六十呎、中央埠頭千二百二十五呎、西埠頭の突端三百五十八呎、東埠頭の突端五百七十四呎、合計六千七十七呎の長を有つ。岸壁直下の水深は十五呎乃至三十呎、大部分は二十呎乃至三十呎で、繫

船力は濱町埠頭の岸壁四百呎を合せて六千噸乃至一萬噸の船舶三區四千噸級三區千噸乃至三千噸級九區合計十五區に上る。尙東埠頭の外側は直に埋立地に接するから將來とても利用の途はないが西埠頭の外側は目下改修中に屬し、追つて西北防波堤の完成と相俟つて新に千九百六十八呎の安全なる繫船力を増加する筈である。以上水面並に岸壁の計畫は大體に於て露西亞の遺圖を踏襲したとは云ひ乍ら西北防波堤の延長東埠頭の改築及延長中央埠頭の改築港内の浚渫等は専ら滿鐵時代の補修である。尙外に西埠頭に平行して一本の大棧橋を突出し、其東側一千九百六十八呎の利用岸壁を増さんとの計畫もあるが、未だ實施の運に至らぬ。

陸上の設備としては倉庫二十四棟此埠頭數二萬八千二百坪中には一棟五千四百坪に近い大伽藍もある。各倉庫の間には軌條が普く敷設せられ、列車は輿地一般の輸出貨物を持ち込み、輸入貨物を搬び去り、或は鐵道に依つて積卸の荷繰をなすこともある。又東埠頭の先端は石炭の船積場に用ゐら

れ豆油を保管する爲めの大豆槽もある。

大連埠頭の水陸面は滿鐵の管理に屬し、港灣の維持修築より船舶の出入一切の荷役積卸貨物の保管等水運及海陸連絡に關する全般の事務は凡て滿鐵埠頭事務所に依つて取扱はれる。船が入港すれば水先人を供給する、繫留すべき岸壁を指定する荷揚をしてやる、揚げた荷物は倉庫に預かる、船會社の指圖に依つて引渡す、汽車積の分は更に積直してやる、御客に付ては赤帽までも供給する。又汽車で到着した貨物は荷卸をして倉庫に入れる、船積の分は手近の場所に荷繰をする、本船に積込む水先人を付して船舶を港外に誘導すると云ふ順序になる。即ち大連を出入する船舶と云ふ船舶貨物と云ふ貨物は大小を論せず、多少を問はず、必ず埠頭事務所の手を経るのである。かくして埠頭事務所が取扱つた輸出入貨物の數量は明治四十四年に於て輸入約四十萬噸、輸出百萬噸強、一日の荷役最高數量は積荷一萬五百噸、卸荷三百餘噸、合せて一萬三千八百六十三噸に上つたこともある。

此かる期節には六千以上の支那苦力が蠢々乎ウヨ／＼然として貨物の積卸荷線などに従事し、世界第一の勉強と我慢と馬鹿力とを發揮する。満鐵は此の如く埠頭の關門に於て貨物取扱の悉皆屋たる外に、又一種之の倉庫業者である。其倉庫は埠頭所在の約三萬坪を本體として沿線重要の各驛に及び、預託者に對する資金の貸付を除くの外倉庫業務一般を取扱ふ。尙鐵道運送と港灣管理、海陸連絡取扱人等を兼ねる關係上種々特別の便利を供する場合もある。鐵道に依りて到着したる貨物を更に船積し又は船舶揚荷を更に鐵道に依りて運送する等の場合には倉敷料其他の料金を免除するが如き其一例である。此等倉庫の在庫品は寄託者より特別の依頼を受くるまでもなく、綜合して火災保險に付せられる。其の爲めに滿鐵は一面内外有力の保險會社と特別の契約を結びて其危険に任せしむると同時に他の一面寄託者に對しては直接に危険を負擔するから云はゞ一種の保險業者である。但し保險料は會社持とし、寄託者に向つて何等特別の

料金を要求せぬ。此等特別の遣り方は内地の何れにも其例なく滿鐵が其特別の立場に依つて始めて庶幾し得ること、云はねばならぬ。大連の出入船舶は開放以來頻年順潮の進境を示して四十四年には出入各千七百餘隻、二百六十萬噸に増加した。冬季の出廻期節には艦内三面の岸壁に大小汽船の首尾相接し、尙餘れるは港外放泊區に入港を待つ所の盛況を呈することもある。其代り夏季には港内一碧白鷗閑に飛ぶの寂寞を呈することもある。其代り夏季には港内一碧白鷗閑に飛ぶの寂寞を呈する。方輸入貿易發展の結果は、期節を嫌はぬ中型汽船の來往を多からしめ、今や大連は確實に北支那航業の中心となつた。而して大連出入の船舶を國旗別にすれば、明治四十四年に於て日本船の入港千二百九十隻、百七十八萬噸、即ち隻數に於て總數の七割六分、噸數に於て約七割を占め、其他は英獨清の諸國に屬する。要するに大連は日本船舶の獨擅場である。又入港船舶の仕出地は明治四十四年度に於て日本諸港より四百五十六隻、九十六萬噸支

那諸港より千二百四十二隻、百六十七萬噸等を主とし、又出港船の仕向地は大體に於て入港船と一致すれど、日本諸港及上海へは出港多く支那諸港、特に營口、天津等への出港は入港よりもズツと少ない。畢竟大連が日本及南清に對する輸出港として利用せらるゝ場合が多いからである。次に大連を起點若くは終點とし、或は途中寄航する定期船の航路は最近に於て大連左の通りである。

一、日本諸港との間

大 阪	大 連	線	一週二回	遞信省命令	大阪商船會社
臺 灣	北 清	線	一月二回	臺灣總督府命令	同
長崎	大連線(朝鮮經由)		一月四回	同	同
橫濱	大連線(同上)		一月一回	同	同
橫濱	北清線(同上)		五週二回	遞信省命令	日本郵船會社
二、上海との間					
大 連	上 海	線	一週二回		滿鐵會社

上海	青島	北清線	一週一回		漢米汽船會社		
同	同	上	一週一回		印度支那航業會社		
三、歐洲との間							
歐 洲	東 洋	線	一月一回		支那航業會社		
同	同	上	四週一回		漢米汽船會社		
歐洲	大連浦	潮線	一月一回		太古洋行		
四、沿岸諸港との間					リクマースライン		
大連	芝罘	安東	天津線	一月三回以上	關東都督府命令	大連汽船會社	
大連	旅順	龍口	石虎嘴線	一月六回	同	同	
大連	魏子窩	太孤山	芝罘線	一月一回	同	志岐組	
大連	長山	列島	魏子窩	芝罘線	一月三回以上	同	同
大連	柳樹屯	線	一日二回以上	同	上	同	
大連	芝罘	安東	線	一週一回	遞信省補助	阿波共同汽船會社	
大連	仁川	線	一週一回		同	同	

(備考) 其他田中商會の取扱に係る大連芝罘間に一日一回大連安東間に一週一回の定期航船あり

大連は又日本領域以外に於ける唯一の日本船籍港として、一種異常なる航業上の利益を有つて居る。明治四十四年末都督府は關東州船籍令を定め、大連又は旅順に日本船籍の船籍を置くことを許したが、夫れには無論相當の理由と必要があつた。從來大連を本據とする官私船籍は日本官衙又は日本人の所有に屬する限り、事實上日本船籍と認められつゝも、法律上十分の資格を有たなかつた。他なし船籍登録の手續を缺いたからである。此くても實際上大して不都合を感じなかつたのは、此等船籍の全部が港内用小蒸汽で會て外海を航行しなかつたからである。然るに滿鐵會社が沿岸航路獎勵の方針を取り、二隻の中型汽船を新造して北清輪船会社に貸付けんとするに當つて船籍の問題は始めて當面の解決を要求するに至つた。夫れや是れやで遂に船籍令の發布となつたが宛かも日本に於ては夫の苛

重なる新關稅の爲めに船舶輸入の大恐慌を來した時代に當つたから溜らぬ。關東州は貿易上の自由地區として輸入税を課せられぬ。其他の課税とても内地に比すれば殆んど無いも同様と云ふので、利に聽き船主等は翕然として關東州に集まつた。三井の如き大資本家すらも名義のみの船會社を創立して盛んに古船の輸入を始めた。最も關東州置籍船は内地の開港に出入する特典を有たぬが、然かし三千噸内外の中型汽船は元々内地の小港を當てにせぬから、其不便は何でもない。況んや時は恰かも海運大繁昌の時代に會はしたから、古船だらうが、ボロ船だらうが、引張り帆の景氣である。旨い商賣を發見した船主等は賣物のあらん限り買廻つたので、船籍令實施後一年餘の大正二年三月末統計に據れば、船主の數は官廳及滿鐵を除きて十五人、置籍船數五十三隻、六萬噸、その内には千噸以上五隻、二千噸以上三隻、三千噸以上六隻、四千噸以上四隻を含み、遠からず十萬噸を超えん勢である。一廉豪いと云ひたいが實は聊か馬鹿らしくもある。畢竟す

るに日本の誤れる關稅政策が其弱點を暴露したのである。遞信省は出來得る限り關東州置籍船に制限を加ふる意向らしいが、一たび味を占めた船主等は、大連で行かなければ香港に飛ぶと豪語して居る。そんな惡風が馴致されたら、日本海運界の由々しき大事ではあるまいか。何事にも其本を匡すが第一である。

話元に戻つて滿鐵は兼ねて海運業者である。直營の航路として一週二回の大連上海定期線を開き、備船西京丸、神戶丸の外に、追つては義勇艦、柳丸を加へ、若くは現使用船の一に代らしむる計畫である。此航路は收支相當の乍ら、世界交通路の關係上、滿鐵本線を介して南清沿岸各地と西比利亞鐵道とを聯絡する爲めに極めて必要の航路である。尙其外に滿鐵は千噸級の淺吃水汽船二隻を所有し、大連汽船會社に貸付して天津、芝罘、安東航路に當らしめ、石炭運搬の爲めに多數の日本船舶特に關東州置籍船をチャーターして居る。將來の計畫としては多數の運炭船を所有する希望もあ

るさうだ。尙大連を中心とする黃海渤海の航業に對しては都督府に於ても上記の通り補助金を與へて之を獎勵して居る。其結果として多少山東方面に新規の商路を開拓する希望が見えて來た。自由港たる大連の所期は勿論地方商業の中心たるに存するが、之に對する官廳の助成には自から程度がなくてはならぬ。

營口は今尙居然たる南滿洲の大市場である。殊に奥地との商業的聯繫又一方上海との本支關係が歴史的になつて居るだけ、輸入貿易に於ては今も南滿洲の白眉である。此港灣全體の管理は無論滿鐵の手中にある譯でない。滿鐵は只だ河岸の一部に専用の埠頭を有して、主に石炭の搬出作業に充てゝ居る。撫順より大連へ二百七十哩營口は夫より百哩を短縮するから、運炭港としての價値は十分である。奈何せん冬期は結氷し、夏季にも大型船を通せぬ。滿鐵は埠頭事務所の支所を置いて營口埠頭を管理せしめ、別に安東及上海にも支所を設けて居る。何れも大連とは違つて其港の